
GEMEENTE HERENTALS
VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN
FASE 3 / BELEIDSPLAN



OPDRACHT

Opdrachtgever

Opdrachthouder

Projectleider

VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN

Stadsbestuur Herentals

VECTRIS CVBA

Geert Vercruysse



INHOUD

INFORMATIEF DEEL	1
1 / INLEIDING	2
VERLOOP PROCES	2
PARTICIPATIETRAJECT	4
BETROKKEN ACTOREN EN PROJECTVERLOOP	4
2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN	6
2.1 / THEMA 1: STATIONSOMGEVING	7
2.2 / THEMA 2: BINNENGEBIED SCHALIKEN	9
2.3 / THEMA 3: DOORSTROMING RINGLAAN	10
2.4 / THEMA 4: PARKEERBELEID	12
2.5 / THEMA 5: FIETSPARKEERBELEID	13
2.6 / THEMA 6: SCHOOLOMGEVINGEN EN ZONE 30 IN WOONBUURTEN	14
2.7 / THEMA 7: VERKEERSCIRCULATIE IN DE STADSKERN	15
2.8 / THEMA 8: ZONE 50 OP LANDBOUWWEGEN	16
3 / TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN	17
3.1 / TOELICHTING VAN HET BELEIDSCENARIO	17
3.2 / RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN	21

RICHTINGGEVEND DEEL	23
4 / TAAKSTELLINGEN	24
5 / WERKDOMEIN A - RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	28
5.1 / RUIMTELIJKE PLANNING	28
6 / WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS	43
6.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN (B1)	43
6.2 / FIETSROUTENETWERK (B2)	45
6.3 / OPENBAARVERVOERNETWERK (B3)	51
6.4 / WEGENNETWERK (B4)	62
6.5 / VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID (B5)	67
6.6 / PARKEERBELEID (B6)	68
6.7 / VRACHTVERVOER (B7)	71
7 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN	73
7.1 / VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN	73
7.2 / TARIFERING	74
7.3 / ALGEMENE SENSIBILISERING	74
7.4 / MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	75
7.5 / BEWEGWIJZERING PARKEERROUTE	76
7.6 / HANDHAVING	77
8 / ACTIEPLAN	78
9 / VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	86

9.1 / EVALUATIEMETHODE

86

BIJLAGEN

88

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

INFORMATIEF DEEL

1 / INLEIDING

Op basis van de uitkomst van de sneltoets werden acht thema's naar voren geschoven voor de verdieping en verbreding van het huidige mobiliteitsplan. Aan deze thema's is ook steeds een onderzoek voorafgegaan. Een uitvoerige rapportage hiervan is opgenomen in de Uitwerkingsnota met ook de onderzoeksresultaten, de visie en weerhouden beleidskeuzes per thema. In dit beleidsplan worden deze thema's nu verder toegelicht op informatief en richtinggevend vlak. Het gaat om volgende thema's:

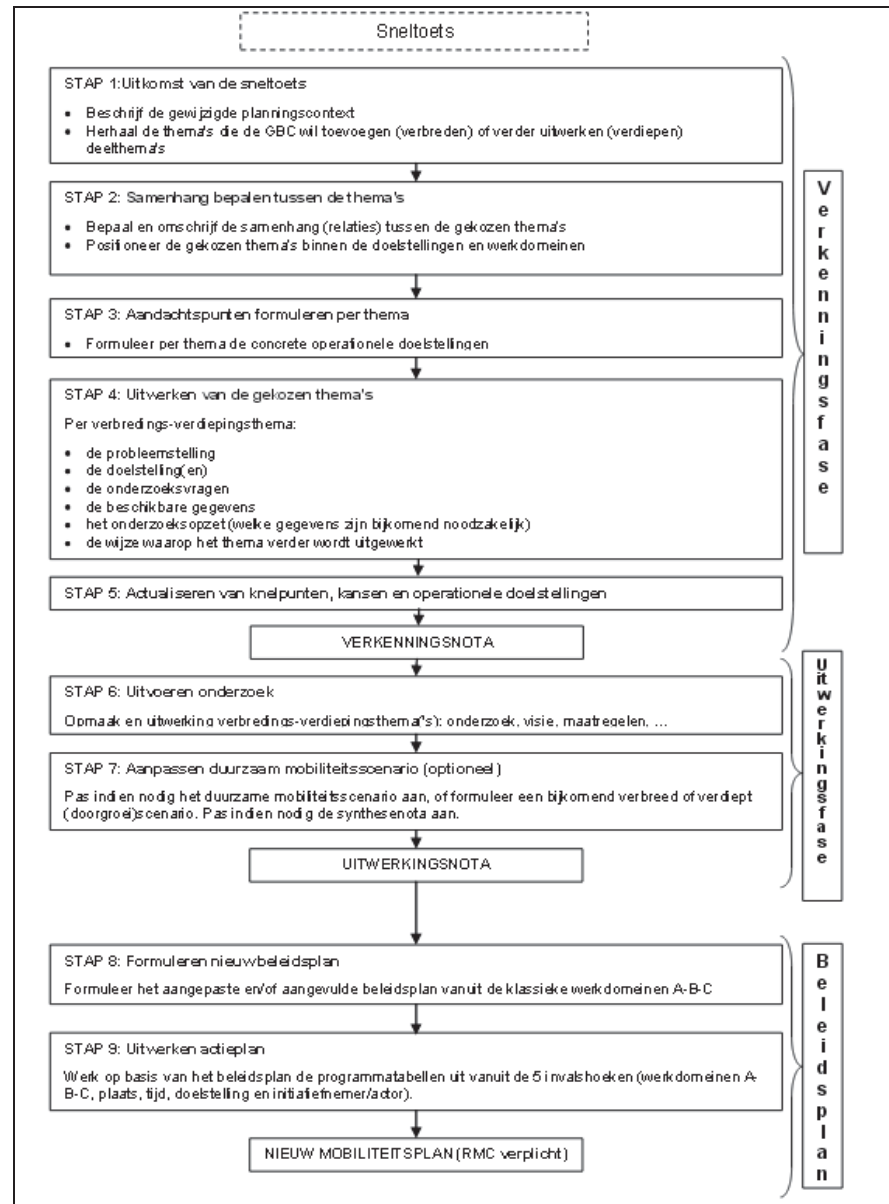
1. Stationsomgeving;
2. Binnengebied Schaliken
3. Doorstroming Ringlaan;
4. Parkeerbeleid
5. Fietsparkeerbeleid
6. Schoolomgevingen en zone 30 in woonbuurten
7. Verkeerscirculatie in de stadskern
8. Zone 50 op landbouwwegen

Op basis van verschillende besprekingen met het gemeentebestuur en de GBC zijn in de loop van het proces een aantal thema's bijgestuurd. Een belangrijke bemerking hierbij was dat er een duidelijke duurzaamheidstoets moest gebeuren van de verschillende thema's, met aandacht voor de milieuproblematiek. Daarom werd op het eind van de bespreking per thema steeds een kwalitatieve milieutoetsing opgenomen. Verder werd het thema van het parkeerbeleid verruimd naar een fietsparkeerbeleid. Het thema omtrent de inpassing van de bibliotheek en het dienstencentrum Noorderwijk werd uiteindelijk opgenomen als onderdeel van het thema schoolomgevingen en zone 30-gebieden.

VERLOOP PROCES

Het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan gebeurt in **9 stappen**, die verder gestructureerd worden in **3 fases** of rapportages: de verkenningsfase, de uitwerkingsfase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is het beleidsplan en vormt het sluitstuk van de volledige procedure. Het beleidsplan bestaat uit een informatief en een richtinggevend gedeelte, en is gekoppeld aan een actieplan.

Meer informatie omtrent de stappen die gezet moeten worden bij het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan kan men terugvinden op www.mobielvlaanderen.be/convenants.



Overzicht stappenplan

PARTICIPATIETRAJECT

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen kiezen de gemeenten zelf de wijze waarop dit gebeurt. Herentals heeft ervoor gekozen om dit te doen met een openbaar onderzoek.

De Uitwerkingsnota werd gedurende anderhalve maand ter inzage gelegd voor de burgers. De opmerkingen, suggesties, klachten, ... van de burgers werden voorgelegd aan het college, dat besliste over eventuele toevoegingen of aanpassingen aan de nota. Daarnaast werd ook een workshop georganiseerd waar burgers meer informatie konden verkrijgen over het mobiliteitsplan.

Ook de beleidsnota werd gedurende anderhalve maand ter inzage gelegd voor de burgers (16/12/2013 – 31/1/2014), waarna het schepencollege een beslissing nam over de opmerkingen, suggesties, klachten ... van de burgers, in functie van eventuele toevoegingen of aanpassingen aan de beleidsnota.

BETROKKEN ACTOREN EN PROJECTVERLOOP

Stad Herentals	
Burgemeester Jan Peeters	burgemeester.jan.peeters@herentals.be
Schepen Jan Michielsens	Schepen.jan.michielsens@herentals.be
Schepen Mien Van Olmen	Schepen.mien.van.olmen@herentals.be
Gino Verschueren	Gino.verschueren@herentals.be
Ann Tuymans	td@herentals.be
Tom Ceusters	Tom.Ceusters@herentals.be
Annelies Convens	Annelies.convens@herentals.be
Schepen Jos Schellens	Schepen.jos.schellens@herentals.be
Kris Boers - milieudienst	kris.boers@herentals.be
Emiel Crauwels	Emiel.crauwels@herentals.be
Marcel Leirs	celleirs@hotmail.com
Hans Vanden Eynden	hans.van.den.eynden@herentals.be

Vlaamse Overheid / Provincie

Nikka Curinckx	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
Kathy Van Aperen	Kathy.vanaperen@admin.provant.be

PZ Neteland	
Mieke Rome	Verkeer.neteland@skynet.be
Leo Stuyck	Verkeer.neteland@skynet.be

De Lijn	
Erik Bluekens	Eric. bluekens@delijn.be
Marcel Torp	Marcel.torp@delijn.be

Vectris	
Geert Vercruysse	Geert.vercruysse@vectris.be

PROJECTVERLOOP	
GBC Verkenningnota	18 augustus 2008
PAC Verkenningnota	December 2008
GBC Uitwerkingsnota	7 oktober 2011
PAC Uitwerkingsnota	17 november 2011
GBC Beleidsplan	4 december 2013
RMC Beleidsplan	24 april 2014

2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

Herentals is gelegen in de provincie Antwerpen en telt ruim 26.700 inwoners. De stad is een kleinstedelijk gebied, tevens economisch gebied en regionaal OV-overstappunt. De stad bestaat uit de compacte kernstad Herentals en de twee deelen Noorderwijk en Morkhoven. De stad vormt tevens de poort op de Kempen gericht op het Turnhoutse en op de economische as Olen – Geel – Mol – Lommel – Overpelt/Neerpelt. Vooral de autosnelweg E313, de spoorlijnen en kanalen zijn hier de dragers van de verkeersnetwerken op regionaal niveau. Tegelijk vormen deze infrastructuurbarrières die erg sturend werken bij verplaatsingen. Op het spoorwegnet tussen de Kempen en de Vlaamse Ruit is station Herentals een erg belangrijk schakelpunt, terwijl dit schakelpunt van het wegennet bij Ranst ligt. Het station krijgt veel aandacht binnen dit planningsproces: als Kempische Poort met sterk bovenlokaal belang en vooral als lokaal strategisch project. Doelstelling hier is een vlot bereikbare en toegankelijke OV-overstappunt uit te bouwen die eerder een verbinding vormt tussen wijken dan een barrière in het weefsel.

Zowel in het noorden als in het zuiden van het grondgebied is er nog open ruimte aanwezig in de vorm van landbouw- of natuurgebied. Voor de stad is dit een duidelijke meerwaarde, maar op een aantal plaatsen komen deze gebieden onder druk, bijvoorbeeld door sluipverkeer. Het fijnmazig wegennet zorgt er immers voor dat het gemotoriseerd verkeer ongestoord zijn weg kan zoeken. Maatregelen om het (vracht)verkeer te sturen in de richting van de gewenste routes dringen zich op. Dergelijke ingrepen kunnen er tegelijk voor zorgen dat er aantrekkelijke, autoluwe fietsroutes ontstaan, die een aanvulling vormen op de al genomen maatregelen ten voordele van de fietser.

De acht thema's die in de sneltoets geselecteerd werden, geven aan dat de stad de verkeersdruk op haar grondgebied wil beperken en ruimtelijke kwaliteit wil realiseren in de kernstad, in de wijken alsook in het buitengebied. De gemeente wil wijzigingen in het wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoer invoeren met haar mobiliteitsplan. Verder wil ze ook de overlast tegengaan binnen de stad. Daarom werden er ook acties gepland met betrekking tot het zwaar vervoer en het flankerend beleid.

Zoals bij de inleiding is geschetst, heeft de stad Herentals ervoor gekozen om het mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen. Acht thema's zijn hierbij geselecteerd. Hierna worden voor de acht thema's eerst de resultaten van het onderzoek samengevat zoals beschreven in de uitwerkingsnota.

2.1 / THEMA 1: STATIONSOMGEVING

De stationsomgeving van Herentals kent vandaag een wat geïsoleerde ligging ten aanzien van de stad. Het station ligt echter op loopafstand van de Markt maar de aanlooproutes zijn onvoldoende sterk. De stationsomgeving maakt ook onderdeel uit van een oude volksbuurt met nood aan stadsvernieuwing. Daarenboven kent het station tal van multimodale problemen. Er is de barrièrewerking van het spoorwegareaal in het stedelijk weefsel, er zijn problemen van routevorming om stad en station binnen bereik te brengen, de uitrusting van treinperrons en de aansluitende loopweg in de overstap zijn verouderd. De stallingen, bushaltes, parking zijn verouderd. Kortom het is geen modern regionaal overstappunt, dat goed ingebed zit in het groeiende stedelijk weefsel rondom het station.

Op lokaal vlak vormt datzelfde spoorwegareaal een sterke barrière in het stedelijk weefsel, dat ondertussen in westelijke richting is gegroeid:

- Er is geen obstakelvrij voetgangersnetwerk en de twee tunnels, in het station en aan de overweg van de Belgiëlaan, beantwoorden niet aan de normen als ‘integrale loopweg’ of als schakel in het fietsnetwerk.
- De overweg naast het station is een hindernis, die uitgerekend tijdens de spits het zwaarst doorweegt voor alle vervoerswijzen, ook om de trein te halen te voet, met de fiets, de bus of de auto.

Aan de Ringlaan vormt de overweg ook een hindernis voor de afwikkeling van alle verkeer op deze bovenlokale weg (primaire weg type II).

Met de scenariomethodiek werden groeiscenario's geschetst. Voor het hoofdvervoermiddel trein werd eerst uitgegaan van een groei van 25% tegen 2012 (ten opzichte van 2007) met daarna een verdere groeioprognose met 50 % tegen 2020. Basis hiervoor zijn de ambities zoals die worden geformuleerd in het lopende beheerscontract met de NMBS en een verdere uitbouw van het IR- en GEN-net tegen 2020. De impact op het voor- en natransport (VONA) is hierdoor groot. Bijgevolg kan het lokale beleid verschillende duurzame ontwikkelingen versterken in het VONA: de uitrusting van verblijfsruimte (voetganger en aanverwante activiteiten), fietsenstallingen, haltes voor de bus, voorrijgelegenheid (K&R) alsook parkeergelegenheid.

In de navolgende tabel wordt voorgesteld om voor de lokale groei in duurzaam VONA vooral in te zetten op de trein zelf (het station als Kempische Poort met meer overstappers) en op de fiets. Er wordt een relatieve status quo met nominaal wel groei voor de bus voorgesteld en er is het voorstel voor een relatieve afname maar met nominale status quo van het aandeel voor stappen, K&R en P&R.

Station Herentals, modale verdeling van het voor- en natransport in scenario's

	Referentiescenario		Scenario trein +25%		Scenario trein +50 %	
	2007		2012		2020	
		%		% trend		% trend
Te voet	1280	40%	1480	37% -	1296	27% -
Fiets, vouwfiets	576	18%	920	23% +	1344	28% + +
Bus De Lijn e.a.	480	15%	600	15% =	720	15% =
Trein (IC-IR-GEN)	192	6%	360	9% +	864	18% + +
K&R, taxi, cambio	256	8%	240	6% -	192	4% - -
P&R	416	13%	400	10% -	384	8% -
Totaal	3200	100%	4000	100%	4800	100%

Referentiewaarden : "totaal" uit Reizigerstellingen NMBS 2007, "fiets" en "P&R" uit tellingen op het terrein (20/11/2008) de overige aandelen zijn geschat

Trend = mogelijke indicatieve evolutie tegenover de referentie van beleidsmatig gewenste aandeel (vooral pro **trein** en **fiets**)

Alle aspecten samen kunnen opgevat worden als een complex strategisch ruimtelijk project. Twee scenario's voor de ruimtelijke herschikking van het stationsgebied werden ontwikkeld, om die complexiteit bespreekbaar te maken:

- Scenario 1: Lateraal concept met behoud van het huidige station en een verdichtingsproject op en aan de oude goederenkoer met inbegrip van een nieuwe ontsluitingsweg naar Vossenbergh. De Stationsstraat wordt doorgekoppeld voor zacht verkeer naar Wuytsbergen en naar de perrons.
- Scenario 2: Gebundeld model, met een nieuw station verhoogd boven de as van de Belgiëlaan – Olympiadelaan, waarbij deze as als dwarsverbinding onder de sporen en perrons wordt gebracht op het niveau van het natuurlijk maaiveld.

De stad kiest voor het laterale model, omdat ze zich moeilijk kan mengen in het spoortechnisch verhaal. In dit model is er een gespreid aanbod aan parkeren, ontsloten door enerzijds de Vossenbergh - Koeterstraat en anderzijds de Olympiadelaan. Hierdoor ontstaat een spreiding van de verkeersdruk en kan het stationsplein een autoluw plein worden, dat aansluit bij het centrumgebied. In de wijken rond het station wordt gewerkt met een lussenmodel om sluipverkeer in de wijken tegen te gaan (Kapucijnenstraat – Sint-Magdalenastraat). Een vlotte doorstroming voor de bussen van De Lijn in de Kapucijnenstraat is hierbij een aandachtspunt. Door het doortrekken van de centrumsfeer richting station wordt het centrum beter betrokken bij het station. De ontsluiting richting Koeterstraat is mogelijk met behoud van het tractiestation van Infrabel. Met een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de perrons wordt tegelijk een 'fietsring' gerealiseerd die de wijk Wuytsbergen, het station en het centrum beter op elkaar laat aansluiten. Haaks op deze nieuwe fietsas en aan de noordzijde van het spoorwegareaal loopt de geplande fietsstrade van de provincie. De stad wenst een aftakking aan deze fiets-o-strade te voorzien ter hoogte van het ziekenhuis. Via deze fiets- en wandelroute worden het station en het ziekenhuis beter op elkaar afgestemd.

Voor de stationsomgeving werd ondertussen een Masterplan opgemaakt waarin al deze aspecten verder werden onderzocht, eventueel aangepast en concreet uitgewerkt (goedkeuring Masterplan stationsomgeving door gemeenteraad in zitting van 26/3/2013).

2.2 / THEMA 2: BINNENGEBIED SCHALIKEN

De stad Herentals wenst het noordelijke deel van de Grote Markt autovrij te maken. Daarvoor dient een parkeeralternatief te worden aangeboden op loopafstand van de Markt. Hiervoor wordt gedacht aan de aanleg van een (ondergrondse) parkeergarage in het binnengebied Schaliken. Vandaag heeft dit gebied een wat geïsoleerde ligging, enkel ontsloten via een fietsdoorsteek. Die geïsoleerde ligging blijkt ook uit de resultaten van het parkeeronderzoek, die aantonen dat de bestaande parking onvoldoende gebruikt wordt. De stad wenst te onderzoeken of het binnengebied beter kan worden ontsloten en daarnaast wenst de stad de ruimtelijke en verkeerskundige mogelijkheden te onderzoeken om in het binnengebied een parking te voorzien.

Het parkeeronderzoek dient de noodzaak aan te tonen van een bijkomende parking in het binnengebied. Er is eerst op basis van de parkeerbalans nagegaan, waar er nog restcapaciteit zit op de huidige parkings op loopafstand van het centrum. Daarnaast is er ontwerpend onderzoek gedaan naar de parkeermogelijkheden in het binnengebied. Vooral de ontsluiting voor het autoverkeer is hierbij onderzocht: een in- en uitgang vanuit de Belgiëlaan of werken met een ontsluitingslus. Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek is ook nagegaan hoe groot de parking moet zijn. Voor een eventuele ondergrondse parkeergarage is ook de financiële haalbaarheid onderzocht.

Uit de belangrijkste resultaten van het parkeeronderzoek voor het centrum is gebleken, dat er indien het noordelijk deel van de Grote Markt autovrij zou worden gemaakt, weinig restruimte is op de parkings. Er is dus nood aan een extra parkeerruimte van 107 plaatsen. Dit niet alleen om de parkeerdruk op de Grote Markt op te vangen maar ook om het ongeordend parkeren elders op te vangen.

Met behulp van ontwerpend onderzoek binnen scenario's zijn de inrichtingsmogelijkheden van het binnengebied Schaliken onderzocht.

- Scenario 1: aanleg bovengrondse parking aansluitend op een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk
- Scenario 2: een maximale invulling van het binnengebied met ondergrondse parking en stedenbouwkundige afwerking van de achterzijde van het Hofkwartier.

De lopende studie van de stadsvernieuwing bekijkt momenteel verder dit binnengebied en de potenties hiervan.

2.3 / THEMA 3: DOORSTROMING RINGLAAN

Door de barrièrewerking van de overweg zijn er problemen met de doorstroming van het autoverkeer, bussen en voor de fietsers op de Ringlaan – Poederleeseweg. Tijdens de ochtendspits verloopt de doorstroming op de Lichtaartseweg hierdoor ook niet vlot. Er worden lange wachttijden geregistreerd richting de Ringlaan – Poederleeseweg en bijgevolg ook voor de ovonde die het kruispunt vormt van Ringlaan, Nederrij en Poederleeseweg. Hierdoor komt ook de doorstroming van de bus via de Nederrij in het gedrang. Naast de moeilijke doorstroming doen zich ook conflicten voor met de oversteekbaarheid voor fietsers aan genoemde ovonde.

In eerste instantie werd de frequentie van gesloten overwegen in beeld gebracht, zowel in de huidige situatie als op langere termijn. Voor de lange termijn (vanaf 2020) mag aangenomen worden dat het IR-GEN-net ten volle operationeel zal zijn en dat er circa 36 treinen per dag op de IJzeren Rijn rijden (zonder verder onderzoek naar trafiekcijfers). De overwegen zullen tot 50 % meer treinen verwerken tegen 2020.

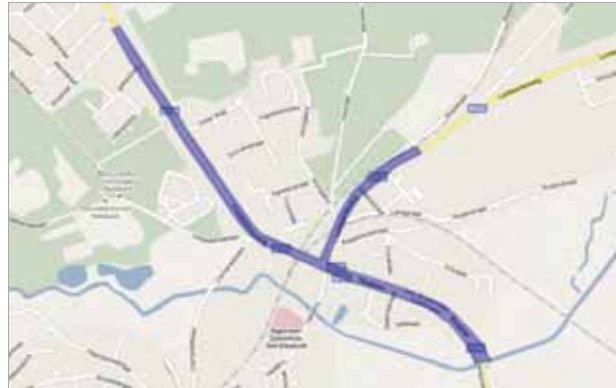
	IC-IR-GEN (2020)	Vracht (2020)	Losse ritten (schatting)	Totaal
OW Ringlaan en Belgiëlaan	175	36	3	214
OW Vossenbergh	210	36	3	249

Aantal treinritten in beide richtingen ter hoogte van de overwegen in het jaar 2020 (zie kansrijke netwerkkaart in par. 2.1.3) en inschatting trafiek IJzeren Rijn

Op basis van de bestaande onderzoeksresultaten kon worden vastgesteld dat de verkeersintensiteiten in de avondspits op wegvakniveau nog af te wikkelen vallen en dat er nog een zekere restcapaciteit is op de Ringlaan. Per rijrichting mag worden aangenomen dat de capaciteit van een rijstrook 1800 pae/uur (personenauto-equivalent) bedraagt. Het zijn echter de kruispunten die daarin maatgevend zijn. De combinatie van de drukke ovonde en de spoorwegovergang zorgt voor een probleem op het vlak van doorstroming. Uit de verkeersmodellen kan worden afgeleid dat op de Ringlaan ongeveer 800 voertuigen de ovonde op- en afrijden. Een groot deel van deze bewegingen kan uit het toekomstige kruispunt worden gehaald.

Uit terreinonderzoek blijken voorts volgende wachttijden (meting op 17 september 2010 tijdens de ochtendspits):

- Poederleeseweg, wachttijd van 8 minuten met file vanaf de Bosdreef.
- Ringlaan, wachttijd van 6 minuten met file vanaf brug over de Kleine Nete.
- Lichtaartseweg, 10 minuten met file vanaf de inrit van 'De Brink' ter hoogte van de spoorwegovergang.



Filelengten

Uitwerkingsvarianten

Er wordt voorgesteld om een tunnel te voorzien onder de spoorweg, omdat ook het spoorverkeer nabij station Herentals als 'Kempisch Knooppunt' en op de IJzeren Rijn nog sterk gaat groeien, zoals hiervoor geschetst. Het IOK stelt ook voor een ongelijkvloerse kruising te voorzien onder de spoorweg. Er werden volgende varianten uitgewerkt.

- 1a: Tunnel onder spoorweg in park Le Paige en nieuwe rotonde in plaats van bestaande ovonde
- 1b: Tunnel onder spoorweg en huidige ovonde, dus onder de huidige weg en met behoud overweg voor lokaal verkeer, fiets en bus
- 1c: Tunnel onder spoorweg en huidige ovonde, ook voor bus en fiets, en nog een nieuwe rotonde richting Netebrug
- 2: Tunnel onder spoorweg en onder Lichtaartsesteenweg met nieuwe rotonde als keerpunt

De stad Herentals is voorstander om de IJzeren Rijn om te leiden rond Herentals en de bestaande spoorlijn op te hogen zodat er een ongelijkvloerse kruising ontstaat met de dwarsende wegen.

Indien deze optie niet mogelijk is, wordt gekozen voor een ondertunneling onder de bestaande spoorweg waarbij aan het uiteinde van de tunnel gewerkt wordt met een rotonde om keerbewegingen mogelijk te maken. Het voorzien van een tunnel onder de spoorweg op het tracé van de Poederleeseweg biedt de mogelijkheid om het kruispunt Poederleeseweg - Lichtaartseweg te vereenvoudigen waardoor de oversteekbaarheid voor de fiets kan worden verbeterd en de doorstroming van de bus kan worden gegarandeerd. Variant 1a, met uitbuiging van de Poederleeseweg doorheen park Le Paige wordt niet weerhouden.

Ondertussen heeft het stadsbestuur het Masterplan goedgekeurd (26/3/2013). Hierin werden de modaliteiten van de ongelijkvloerse kruising van de sporen en de N153 uitgewerkt. Deze worden nu verder onderzocht door AWW en infrabel.

2.4 / THEMA 4: PARKEERBELEID

Een belangrijk knelpunt op het vlak van parkeren is de parkeerdruk in de stationsomgeving. De stad wenst extra parkeerplaatsen te voorzien in het centrum, met als doel het parkeren op de Grote Markt gedeeltelijk te verplaatsen naar die nieuwe parkings. De stad stelt vast dat er, naast het parkeeraanbod, nood is aan een betere bewegwijzering van de parkings. Tot slot wenst de stad de blauwe zone te vergroten, met aandacht voor bewonersparkeren.

Er werd een uitgebreid parkeeronderzoek gedaan. Voor het **centrumgebied** zijn dit de belangrijkste bevindingen:

- **Werkdag**, centrumgebied. In de stationsbuurt (met ook de Kapucijnenstraat, de Burchtstraat, de Bovenrij, de Hikstraat, Sint-Antoniusstraat, Sint-Magdalenastraat en de Molenvest) werd een bezettingsgraad gemeten van meer dan 85%, en in sommige gevallen zelfs meer dan 100%. Het valt op dat de parkeerdruk rondom het station zich ook verspreidt naar de omliggende woongebieden, en dit tot de vooravond. Op de Grote Markt en nabije omgeving (Collegestraat, Kerkstraat, Nonnenstraat, Hofkwartier en aan de kerk) werd een parkeerprobleem vastgesteld vanaf 11u. Ook de Zandstraat kent als winkelstraat een hoge parkeerdruk, evenals de as Augustijnenlaan - Belgiëlaan.
- **Vrijdag** – marktdag, centrumgebied. Tijdens de markt is er een hogere parkeerdruk rond de Belgiëlaan en de Augustijnenlaan. De zijstraten en de parkings in de nabijheid van dit gebied kennen duidelijk een hogere bezettingsgraad. Het aandeel geparkeerde wagens in de directe omgeving van de wekelijkse markt bedraagt in de voormiddag op sommige plaatsen zelfs meer dan 150%. Ook in de omgeving van de winkelstraat worden op vrijdagvoormiddag hogere bezettingsgraden vastgesteld dan op andere weekdays.
- **Zaterdag**, centrumgebied. Er is in de voormiddag een veel lagere parkeerdruk dan op een werkdag. In de omgeving van het station stellen zich geen problemen op een zaterdag, uitgezonderd op het stationsplein. In de voormiddag wordt echter wel nog altijd een structureel probleem vastgesteld in de omgeving rond de Grote Markt. Hier bedraagt de bezettingsgraad nog steeds meer dan 100%. In de namiddag treedt er ook een probleem op in de Belgiëlaan en de Augustijnenlaan, waar de bezettingsgraad dan ook meer dan 100% bedraagt terwijl daar in de voormiddag een bezettingsgraad werd vastgesteld van rond de 70%.

Voor het **Ziekenhuis** werd onderzoek gedaan naar zowel de werknemers als de patiënten. De modal split van de personeelsleden werd bepaald door het gemiddelde te nemen van gelijkaardige studies uitgevoerd door VECTRIS in opdracht van ziekenhuizen (Onze-Lieve-Vrouwziekenhuis te Aalst, Sint-Jozefziekenhuis te Bornem en UZ te Antwerpen). Hieruit blijkt dat 75% van de personeelsleden zich met de wagen naar het werk verplaatst.

Wat de ambulante patiënten betreft, bleek uit het onderzoek dat circa 80% van de polikliniekbezoekers met een motorvoertuig komt, taxi's inbegrepen. Er wordt voorgesteld voor deze categorie uit te gaan van één parkeerplaats per 1.200 polikliniekbezoeken per jaar.

Voor de gehospitaliseerde patiënten werd gerekend volgens twee scenario's.

Scenario 1 – beperkt aantal bezoeken per dag. Indien men werkt met een beperkt aantal bezoeken per dag, bedraagt het aantal benodigde parkeerplaatsen per dag 0,5 per bed.

Scenario 2 – gespreide bezoeken per dag. Indien men werkt met gespreide bezoektijden (bijvoorbeeld verschillende bezoeken voor de kraamafdeling en de intensieve zorgen), kan dit aandeel verlaagd worden tot 0,25 parkeerplaatsen per bed.

Als totaalbeeld voor het ziekenhuis leverde dit volgende gegevens. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen per jaar. Merk op dat hier gewerkt wordt met het tweede scenario voor wat betreft gehospitaliseerde patiënten.

Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personeel PP	132	136	139	143	146	149	153	156	159	163	166	169
Ambulante patiënten PP (*2)	132	137	142	147	153	158	163	168	173	178	184	189
Gehospitaliseerde patiënten & bezoekers PP	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
TOTAAL	324	334	343	353	362	372	382	391	401	410	420	429

Op basis van deze gegevens werd een visie uitgewerkt met aandacht voor bewoners, bezoekers, langparkeerders en een parkeerroute die de verschillende parkings aan elkaar koppelt. Voor het ziekenhuis werden verschillende scenario's uitgewerkt.

De invulling van het binnengebied Schaliken met een ondergrondse parking is slechts mogelijk indien het betalend parkeren in het centrum van Herentals wordt uitgebreid, anders wordt gevreesd dat de betalende ondergrondse parking onvoldoende zal worden gebruikt. Strikt genomen kan men met een bovengrondse parking in het binnengebied ook de Markt parkeervrij maken. De parkeervisie is erop gericht het parkeeraanbod zoveel mogelijk te bundelen en bereikbaar te maken via een goede bewegwijzering.

Wat betreft de stationsparking is ondertussen beslist (26/3/2013) om deze aan de noordzijde van het spoor in te richten. Het stationsplein ten zuiden van het spoor is bedoeld voor voetgangers, fietsers, De Lijn en lokale bewoners.

Wat betreft de uitbreiding van de parking van het ziekenhuis, gaat de voorkeur naar een groene parking langs de spoorweg aan de achterzijde van het ziekenhuis.

2.5 / THEMA 5: FIETSPARKEERBELEID

De stad Herentals doet heel wat inspanningen om het fietsen aantrekkelijker te maken. Naast het aanbieden van goede fietspaden is ook een goed stallingsbeleid een belangrijke voorwaarde om het gebruik van de fiets aan te moedigen. De stad heeft dit daarom als een extra thema opgenomen in de uitwerkingsnota.

Op basis van een inventaris van de bestaande fietsenstallingen die werd opgemaakt door de stad Herentals, werd een algemene visie ontwikkeld in verband met de aard van de fietsenstallingen en de locaties.

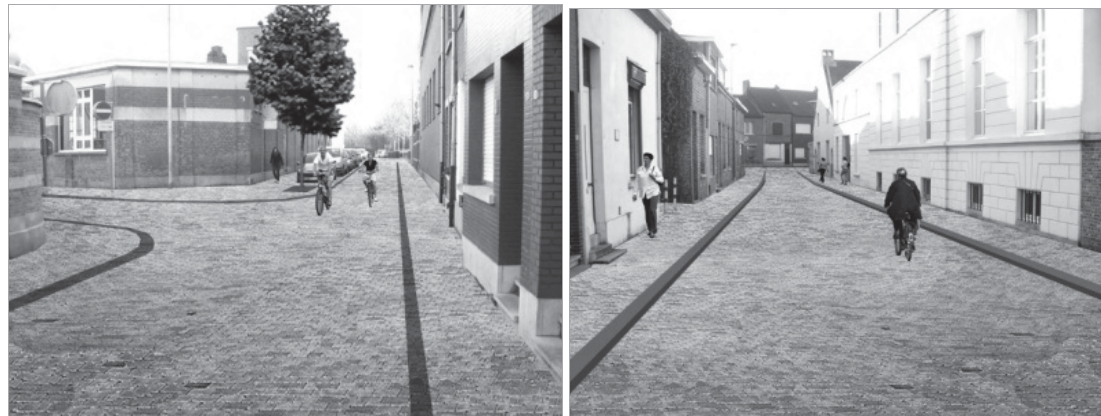
2.6 / THEMA 6: SCHOOLOMGEVINGEN EN ZONE 30 IN WOONBUURTEN

Herentals is een belangrijke scholenstad. De vele scholen in de stad zorgen voor heel wat verkeersdrukte rond en in het centrum van de stad. Door de 'chaos' rond de schoolpoorten is het er echter niet noodzakelijk verkeersonveiliger. Meestal doen de problemen zich voor op de schoolroutes. Naast de aandacht voor de veilige schoolomgeving dient de aandacht ook te gaan naar het verbeteren van de verkeersveiligheid in de woonwijken en kernen. Vooral de problematiek van het sluipverkeer dient hier een oplossing te krijgen.

Voor dit thema werd eerst een analyse gemaakt van de schoolomgeving:

- zichtbaarheid van de schoolpoort in het straatbeeld;
- oversteekbaarheid aan de school;
- voldoende wachtruimte aan de schoolpoort;
- snelheidsremmende maatregelen;
- mogelijkheid voor kiss-and-ridezone.

Daarnaast werden de basisscholen bevraagd over de vervoerswijzekeuze van hun leerlingen, met onderscheid tussen kleuters en lager onderwijs, opgedeeld naar de eerste 3 en de laatste 3 leerjaren. Verder werden ook de fietsroutes naar school geanalyseerd. Op basis van dit onderzoek werden aanbevelingen gedaan over een mogelijke herinrichting van de straat waarin de school is gelegen, de maatregelen die nodig zijn om een zone 30 in te voeren. Ook werd onderzocht waar het mogelijk was de zone 30 uit te breiden naar de woonwijken en welke maatregelen hiervoor nodig zijn.



Voorstellen Burchtstraat

2.7 / THEMA 7: VERKEERSCIRCULATIE IN DE STADSKERN

Naar aanleiding van de herinrichting van het centrumgebied van Herentals werd een circulatieplan opgemaakt dat als doel had de oost-west- en noord-zuidassen doorheen de stad te knippen. Er werd geopteerd om één knip op de Grote Markt te voorzien samen met invoering van eenrichtingsverkeer in de Kerkstraat. Dit laatste had onder meer als doel de doorstroming voor de bus te verbeteren. Nadien is de 'knip' op de Markt opgeheven en werd voorgesteld om in de Kerkstraat opnieuw tweerichtingsverkeer in te voeren.

De stad wenste de effecten hiervan te onderzoeken in het mobiliteitsplan en wenste eventuele maatregelen te nemen om mogelijke overlast te vermijden.

Om de verkeersstromen in beeld te brengen werd gewerkt met het verkeersmodel dat werd opgemaakt naar aanleiding van het vorige mobiliteitsplan (2002). Dit model werd geactualiseerd door een herkomst-bestemmingsonderzoek. Dit onderzoek gebeurde door rond de binnenstad op de Ring en aan de invalswegen van Herentals op de gemeentegrens de nummerplaten te detecteren en na te gaan hoe lang de doorrijtijd van de voertuigen was. Deze onderzoeksgegevens zijn vervolgens ingebracht in het verkeersmodel.

Op basis van de resultaten kon worden vastgesteld dat er vóór de realisatie van de knip op de grote Markt een groot aandeel doorgaand verkeer was op de Grote Markt. 80% van het verkeer op de Markt was doorgaand verkeer maar had wel een herkomst of bestemming in Herentals. Ook de intensiteiten op de Markt waren vrij hoog, met 600 pae¹ per uur in elke richting. Uit de analyse bleek verder dat het volledig doorgaande verkeer (verkeer dat absoluut geen bestemming heeft in Herentals) in de drukke avondspits het centrum probeert te vermijden. De lokale drukte wordt vooral veroorzaakt door bestemmingsverkeer, waardoor de doorgaande beweging liever op de Ringlaan blijft. Mits een goede parkeerbewegwijzering en uitbouw van goede parkings gekoppeld aan de Belgiëlaan - Augustijnenlaan kan dit 'bestemmingsverkeer' hier opgevangen worden en dient men de stad niet door te rijden op zoek naar een parkeerplaats.

Verder werd een evaluatie gemaakt van het opnieuw openstellen van de Kerkstraat voor tweerichtingsverkeer waardoor het gevaar kan ontstaan van een oost-west doorgaande sluiproute doorheen de stad. Ook werd onderzocht wat de meest geschikte voorrangregelingen zijn op het traject Bovenrij tot Hofkwartier. Hierbij werden twee opties onderzocht: een uniforme voorrangregeling vanaf Bovenpoort tot Hofkwartier, waarbij steeds voorrang van rechts geldt, ofwel een uitzondering maken voor de kruispunten Koppelandstraat / Zandstraat en Lantaarnpad / Kerkstraat (beschouwen als hoofdas).

Om het conflict met de vele fietsers in de binnenstad te beperken werd beslist de voorrangregeling te wijzigen. Op het traject Bovenrij tot Hofkwartier zal gewerkt worden met stopborden, zodat het duidelijk is dat de verbinding Koppelandstraat – Zandstraat en de Kerkstraat – Lantaarnpad de hoofdassen zijn voor fietsers. Ook de ruime zone 30 moet het gemengd verkeer in de stad mogelijk maken. Wat betreft het openbaar vervoer zijn volgens De Lijn op dit moment (november 2013) geen begeleidende maatregelen nodig

¹ personenauto-equivalent: hierbij wordt aan een personenwagen een gewicht van 1 pae toegekend en aan een vrachtwagen 2 pae

2.8 / THEMA 8: ZONE 50 OP LANDBOUWWEGEN

Ten zuiden van Herentals liggen de deekernen Morkhoven en Noorderwijk en aansluitend bij de kernstad is er nog de industriezone Klein Gent en Wolfstee. Daarbuiten wordt het grondgebied gekenmerkt door een open landbouwgebied met een diffuus wegenpatroon van landelijke wegen. Dit is onderhevig aan sluijverkeer. Er ontbreekt een duidelijke uniforme zone 70 (of 50) en er ontstaat (een) onveiligheid(sgevoel) door toenemend, snel sluijverkeer in combinatie met (recreatief) fietsverkeer. Daarnaast is er ook het probleem dat zwaar verkeer deze landbouwwegen gebruikt, waardoor er conflicten optreden met trage weggebruikers, naast problemen van schade aan het wegdek en de bermen.

De verschillende sluijroutes worden in kaart gebracht op basis van eigen waarneming, bestaande onderzoeksgegevens en gesprekken met bevoorrechte getuigen. De politie voerde snelheidsmetingen uit op de Kruisstraat, de Hoge Weg en Lankem.

Op basis van het onderzoek werd een visie uitgewerkt waarbij het gebied gelegen tussen de kernen van Herenthout, Noorderwijk en Morkhoven wordt afgebakend als één grote, stille landschapskamer, waar doorgaand verkeer wordt geweerd. De toegangen tot het gebied worden geaccentueerd met poorten. Binnen deze zone geldt een snelheidsregime van 50 km/uur, want 70 km/uur op deze landbouwwegen is al vrij snel gelet op het gemengd gebruik met het recreatief verkeer. Om het doorgaande (vracht)verkeer doorheen het gebied te weren wordt gewerkt met een lussensysteem. Om de toegankelijkheid voor het landbouwverkeer te garanderen, wordt gewerkt met een tractorsluis.



Referentievoorbeeld tractorsluis

3 / TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN

3.1 / TOELICHTING VAN HET BELEIDSCENARIO

Als kleinstedelijk gebied, economisch gebied en regionaal knooppunt wil de stad haar mobiliteitsbeleid heroriënteren. De taakstelling voor de stad is duidelijk meer dan een lokale aangelegenheid. De relatie met de beleidsplannen van de hogere overheid dient voortdurend gelegd te worden. In het RSV wordt Herentals omschreven als “Kempische Poort” tussen de Vlaamse Ruit en het Kempische stedelijk netwerk tot Neerpelt en de economische as langs het Albertkanaal en noordwaarts het regionaalstedelijk gebied Turnhout. Herentals zit precies op het snijpunt van (inter)nationale assen, waarbij vooral de spoorwegen een grote impact hebben op de stad: de uit te bouwen IJzeren Rijn (deels op de IC-IR-spoorlijnen richting Lier), de spoorverbindingen richting Turnhout en Mol, en mogelijks ooit een spoorverbinding richting Aarschot en Leuven.

Het station als OV - knooppunt

De stad Herentals wenst de stationsomgeving grondig op te waarderen. De ambitie is om deze niet alleen uit te bouwen tot een aantrekkelijk en toegankelijk vervoersknooppunt, maar er eveneens een aantrekkelijke verblijfsruimte van te maken met integrale loopwegen voor elke overstapper. De stad heeft samen met NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en AWW een masterplan opgemaakt, dat werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 26 maart 2013. De huidige achterkant van het station wordt gefaseerd omgevormd tot een nieuwe woonwijk. Ruime onderdoorgangen zorgen ervoor dat het station evolueert van een barrière in de stad tot een bindmiddel tussen wijken: een nieuwe fiets- en voetgangersonderdoorgang die toegang biedt tot alle perrons en tegelijk de wijken met elkaar verbindt, een ongelijkvloerse kruising van de sporen met de Belgiëlaan en de Ringweg zodat reizigers hun aansluiting kunnen halen, en de doorstroming op de Ringweg niet langer wordt gehinderd. Het regionale OV-net van De Lijn dient hierop afgestemd te worden. De bereikbaarheid van het station met de fiets wordt verbeterd door de aanleg van fietsostrades, en betere fietsverbindingen met het centrum van Herentals.

Herentals fietsstad

Het stadsbestuur wil Herentals verder uitbouwen tot een stad waar het aangenaam en veilig fietsen is. Zowel in het groene buitengebied als in het centrum van Herentals zelf worden inspanningen gedaan. De aanleg van de fietsostrade tussen Herentals en Balen wordt momenteel voorbereid. Op langere termijn zal ook het gedeelte tussen Herentals en Lier worden voorzien. In het centrumgebied zal bij o.a. de heraanleg van straten bekeken worden in hoeverre het mogelijk/opportunity is om deze in te richten als fietsstraten (nieuw concept in de wegcode). Autoverkeer blijft hier welkom, maar de fiets voert de hoofdtoon.

In het buitengebied worden vanuit verschillende richtingen autoluwe fietsroutes gerealiseerd naar de stad, zodat de omliggende wijken vlot per fiets het centrum kunnen bereiken. Zo worden routes voorzien vanuit de wijken Wittenberg, Kapellenblok, Diependaal en Wuylsbergen. Met buurgemeente Vorselaar zal overleg worden opgestart om ook Lenteheide om te bouwen tot autoluwe fietsroute.

Eenmaal op de bestemming aangekomen, moet de fiets ook veilig gestald kunnen worden. Hier doet het stadsbestuur inspanningen om op de logische aantrekkingspolen (stadhuis, OCMW, bibliotheek, cultureel centrum, ...) voldoende veilige en comfortabele fietsenstallingen te voorzien. Ook aan het station worden de fietsenstallingen uitgebreid en wordt het Fietspunt opgewaardeerd.

Verder wordt de fietsinfrastructuur verbeterd langs de Servaas Daemsstraat. (In het kader van het rioleringsproject Servaas Daemsstraat vanaf Mussenblok tot ring) Wanneer de brug over het Albertkanaal aan de Herenthoutseweg wordt verhoogd zullen ook hier de fietsvoorzieningen verbeterd worden. De stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor voor fietspaden langs Veldhoven, Molenstraat, Wiekevorstseweg, Voortkapelseweg en in Wolfstee tussen de Toekomstlaan en Rietbroek. De stad dringt bij het Vlaams Gewest aan op een heraanleg van het fietspad in de Geelseweg, en op de aanleg van de fietspaden Lierseweg en Poederleeseweg.

Toegankelijk en aantrekkelijk openbaar domein

Op lokaal vlak blijft de voetganger belangrijk. Daarom zal ook de volgende jaren worden ingezet op een aantrekkelijk en voor iedereen toegankelijk openbaar domein. De zone 30 is reeds uitgebreid tot het volledige centrumgebied binnen de Vesten. Hier zal worden onderzocht of bijkomende maatregelen nodig zijn om de maximumsnelheid af te dwingen: inritconstructies aan het begin van de straat, erfaanleg van gevel tot gevel, voetpaduitstulpingen... Daarnaast is ook in de woonlobben rond het centrumgebied de zone 30 gefaseerd ingevoerd.

Het budget voor de heraanleg van stoepen wordt verhoogd. Er is immers nood aan nieuwe stoepen in bvb. Sint-Jansstraat, Zavelstraat, Zwanenberg, Daalakker, Engelse Wijk, Molenstraat, Wiekevorstseweg, Markgravenstraat, Kolveniersstraat, Noorderwijksebaan, Sint-Waldetrudisstraat, Streepstraat, Wasserijstraat, Augustijnenlaan, Belgiëlaan, Olympiadelaan, Oud-Strijderslaan en de Cardijnlaan.

In het centrumgebied zullen een aantal schoolomgevingen worden heringericht. Voor het Begijnhof zal een masterplan worden opgemaakt, waarbij een autovrije inrichting als streefdoel wordt vooropgesteld, met een groene parking.

De stad zal verder een aantal straten heraanleggen naar het voorbeeld van de Nieuwstraat: Kapucijnenstraat, Sint-Magdalenastraat, Collegestraat, Schoolstraat, Stationsstraat, Goudbloemstraat, Markgravenstraat. Verder zal de stad ook de Koppelandstraat-Nonnenstraat (enkelrichting) en het eerste stuk van de Sint-Jobsstraat (enkelrichting) herinrichten. Ook het kruispunt van de Toekomststraat en Wolfstee wordt heraangelegd. De aanpassing van dit kruispunt past in de realisatie van een veilig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en zal samen worden gerealiseerd met de heraanleg van het fietspad in Wolfstee (tussen Toekomstlaan en Rietbroek). De heraanleg van het fietspad in Wolfstee zal uitgevoerd worden samen met het bijhorende rioleringsproject. Bij de heraanleg van de Kapucijnenstraat zal rekening worden gehouden met een vlotte doorstroming voor de bussen van De Lijn. Ook de Koeterstraat blijft voor De Lijn een belangrijke aanrijroute.

Rustig en aantrekkelijk buitengebied

De aantrekkelijke groene open ruimte die Herentals nog heeft, zowel in het noorden (bv. Peertsbos), als het landbouwgebied in het zuiden zijn een duidelijke meerwaarde voor de stad. De stad zal hier een beleid voeren dat erop gericht is dit open karakter te bewaren. Maatregelen zoals het invoeren van een lussensysteem voor autoverkeer en tractorsluizen moeten ervoor zorgen dat doorgaand autoverkeer en zeker vrachtverkeer wordt geweerd in deze gebieden. De leidraad voor deze ingrepen vormt de wegencategorisering.

Voor het voormalig speelplein Kruisberg wordt een oplossing gezocht om het groene karakter van de omgeving te combineren met de plaatselijke parkeerproblemen. Het stadsbestuur bevestigt ook de vergroening van het woonuitbreidingsgebied aan de Rozenstraat.

3.2 / RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN

3.2.1 / Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Herentals is geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en wordt behalve door Heist-op-den-Berg omgeven door buitengebieden. Herentals geldt als goed uitgeruste kleine stad volgens de stedelijke hiërarchie uit verschillende wetenschappelijke analyses.

Bovendien bevindt Herentals zich aan de rand van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau, nl. de Kempische As. De Kempische As bestaat uit de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Herentals, Geel, Mol, Lommel, Neerpelt-Overpelt en de gemeenten Olen en Hamont-Achel. Dit stedelijk netwerk is een verstedelijkt gebied. De rol van dit gebied ligt vooral in zijn industrieel-economische functie en in de ontwikkeling van de elkaar aanvullende (intensieve) toeristisch-recreatieve activiteiten die door landschappelijke troeven kunnen worden gevaloriseerd.

3.2.2 / Ruimtelijk structuurplan Antwerpen

Herentals functioneert als een scharnierpunt tussen twee assen, nl. de Kempische As en het Economisch Netwerk Albertkanaal. Herentals kan onderverdeeld worden in Herentals stad: kleinstedelijk gebied als verdichtingspunt op een rij steden omringd door open ruimten en natuurlijke elementen en Herentals poort: hoogdynamisch beginpunt van het economische netwerk en multimodaal logistiek knooppunt van provinciaal niveau.

Herentals wordt geselecteerd als stedelijk gebied en als gemeente met een gewoon hoofddorp type II. Een gemeente met een stedelijk gebied en met een hoofddorp type II kan na afbakening van het stedelijk gebied desnoods meer woningen realiseren dan de natuurlijke aangroei in het buitengebied.

Als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied wordt voor Herentals een beleid voorgesteld van herstructurering. Na een sterke verdichting in het verleden is de kern verzwakt en dringt herstel zich op, zowel naar bebouwing als naar functies. Belangrijk is om goed om te gaan met de historisch stedelijke structuur, de nadruk ligt op het hergebruiken en optimaliseren van de bestaande structuur. De stationsomgeving is daarin een potentie. Afbakening van het kleinstedelijk gebied is een belangrijk instrument om verdere uitgroei en de bijbehorende verzwakking van 'Herentals stad' tegen te gaan.

Noorderwijk en Morkhoven zijn samen geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp. Bovendien zijn Noorderwijk, Morkhoven en Watervoort geselecteerd als woonkernen. Herentals stad krijgt een bijkomende taakstelling voor wonen.

De ligging in een verkeersbundel van bovenprovinciaal niveau in het economisch netwerk van het Albertkanaal geeft hoge potenties voor de uitbouw van multimodale bedrijvigheid. Productie, maar in het bijzonder ook distributie worden daardoor belangrijke functies. Bij de vaststelling van het aantal en van de locatie van bijkomende bedrijventerreinen moet echter rekening worden gehouden met de beperkingen van het omliggende Netegebied. De stad heeft de mogelijkheid voor het ontwikkelen van bijkomende bedrijventerreinen. Herentals is op gewestelijk niveau uitgeroepen tot economisch knooppunt. Nieuwe bedrijvigheid moet ter verdichting en versterking van de kern gebruikt worden.

Aanwezigheid van kleinhandelsconcentraties gelegen langs de KMO-zone Laagland (Ring), aan de Lierseweg (N13) en aan de Aarschotseweg (N152) hangen vermoedelijk ruimtelijk samen met het stedelijk gebied.

Herentals is geselecteerd als multimodaal knooppunt van interregionaal niveau, d.w.z. dat de gemeente een belangrijk knooppunt is van verschillende vervoerswijzen (spoor, weg en water) en dat op deze plaats interactie mogelijk is tussen de verschillende vervoerswijzen.

RICHTINGGEVEND DEEL

4 / TAAKSTELLINGEN

In de verkenningsnota werd voor elk geselecteerd thema een aantal taakstellingen geformuleerd. In onderstaande tabel wordt aangegeven in hoeverre deze taakstellingen ook effectief worden gehaald.

Uit te werken thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald?
Stationsomgeving	RUIMTE : Stadsvernieuwing, verdichtingsprojecten, leefbaarheid	Integrale kwaliteitszorg publiek domein en verkeer, shared spaces als hefboom voor stadsvernieuwing Verdichting rondom het station, afstandsgevoeligheid tot centrum en station beperken	voor stationsomgeving uitgewerkt in masterplan. Partijen zijn akkoord over verdichting, nieuwe voorkant, ongelijkvloerse kruising met Belgiëlaan en Ringlaan
	RUIMTE : Lijninfrastructuur op Vlaams niveau	Aanpassingen 'bovenliggend netwerk' aan RSV-bepalingen : lokale sporensituatie herschikken voor hoofdspoorlijn personen naar Turnhout en hoofdspoorlijn naar Roermond (IJzeren Rijn), operationeel goed onderhouden. Substantiële groei op IC-IR- en Cargonet	geen informatie over plannen NMBS-groep
	VERKEER : Lokale netwerkvorming en voor- en natransport	Aanpassen 'onderliggend net' in functie van voor- en natransport IR-knooppunt en bereikbaarheid stadskern volgens STOP-principe	permanent overleg met De Lijn
	VERKEER : Bereikbaarheid en toegankelijkheid centrum en ziekenhuissite	Laterale verbinding Koeterstraat doorkoppelen tot Ziekenhuis Transversale verbinding Belgiëlaan integreren in stationsproject, overweg wordt traverse	Koeterstraat doorgetrokken tot Stationsstraat
	VERKEER : Doorstroming Ringlaan	Overweg Ringlaan ongelijkvloers : sluitstuk van doorstroming wegverkeer, fietsroutes, bus (en trein)	partijen zijn akkoord over principe ongelijkvloerse kruising
	RUIMTE : Woongebieden en zone 30	Barrière van het station omdraaien tot bindmiddel tussen stadsdelen met één of meerdere transversale verbindingen en selectieve toegankelijkheid volgens wegcategorisering	is verder uitgewerkt in masterplan
	FLANKEREND : Flankerende maatregelen	Parkeerbeleid, tariefintegratie, bewegwijzering van en naar station	parkeren wordt geherorganiseerd en gebundeld aan noordkant

Uit te werken thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald?
Binnengebied Schaliken Verkeerscirculatie in stadskern	RUIMTE : oude kernstad en vesten herstellen en opwaarderen	Vestengordel en poorten : verder herstel van het weefsel Centrumversterking als gemengd woon- en activiteitengebied met toeristisch potentieel	
	VERKEER : selectieve toegankelijkheid	Gedifferentieerde invulling van de wegcategorisering voor alle modi en groepen	wegencategorisering werd licht aangepast, maatregelen om autoverkeer te sturen
	VERKEER : zone 30	Massieve uitbreiding zone 30 binnen de ring en achter station met het oog op veiligheid en meer samenhang in het ruimtegebruik	zone 30 is uitgebreid tot volledig gebied binnen Vesten. Daarna gefaseerd in woonlobben rond kerngebied
	VERKEER : wegcategorisering	Nieuwe circulatiemaatregelen, zoals Nederrij (parallel met Olympiadelaan) en Lierseweg (verlengde Koeterstraat)	
	VERKEER : openbaar vervoer en parkeren	Overstapcultuur versterken van en naar (hoofd)halten en parkings door integrale loopwegen over aanvaardbare afstanden	is verder uitgewerkt in masterplan
	VERKEER : fietslanen	Versterking van bereikbaarheid en leefbaarheid door introductie fietslanen (of fietsstraten) : Belgiëlaan, Nederrij, St-Jansstraat, Stadsspoortstraat, Herenthoutseweg, Koeterstraat...	herinrichting tot fietsstraat wordt onderzocht bij heraanleg
	FLANKEREND : citymarketing	Een beeld ophangen van een vitale, gezonde stad zonder in te boeten op bereikbaarheid en toegankelijkheid. Meer inzetten op duurzame modi.	nog uit te werken

Uit te werken thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald?
Doorstroming Ringlaan	RUIMTE : Ringlaan structureert de ruimte	Wegwerken barrièrewerking Ring. Ring eerder als bindmiddel en met talrijke bakens uitbouwen dan monofunctioneel verkeersgebied Radiale netwerken zonder (of met minder) barrièrewerking ter hoogte van de Ring Binnenpoorten en buitenpoorten structureren de ruimte	radiale fietsroutes werden uitgewerkt
	VERKEER : netwerkvorming alle modi waarborgen	Selectie aan poorten op de Ring : afwikkelingscapaciteit waarborgen doorstroming garanderen op de ring en dwarsende wegen, ook voor het openbaar vervoer	verbeteren doorstroming door ongelijkvloerse kruising spoorweg
	FLANKEREND identiteit en geleiding	ondersteuning ringfunctie aangepaste bewegwijzering. Handhaving op snelheid.	
Parkeerbeleid Fietsparkeerbeleid	RUIMTE : afstemming voetgangersgebied met parkeerbeleid Parkeerroute als stedelijke boulevard.	streven naar een verruimd verblijfsgebied ontsloten vanuit de rand via goed bewegwijzerde parkeerplaatsen.	opgenomen in parkeerbeleid
	VERKEER : regulering parkeervraagstuk	Blauwe zone en bewonersparkeren in centrum Extra parkeerruimte voorzien zonder op pleinruimte in te boeten	opgenomen in parkeerbeleid
	FLANKEREND identiteit en geleiding	Naamgeving poorten en bewegwijzering (heen en terug) centrumparkings Dynamische parkeergeleiding van op de Ringlaan en de invalswegen Tariefmaatregelen en regulering, bewonersvoordelen.	bewegwijzering werd uitgewerkt

Uit te werken thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald?
Schoolomgevingen en zone 30 in woonbuurten	RUIMTE :	Integratie in stadsvernieuwing stationsbuurt	is verder uitgewerkt in masterplan
	VERKEER : circulatie	Zone 30 in schoolomgevingen, eventueel variabel Zone 30 in verblijfsgebieden	aanpassingen aan weginfrastructuur werden uitgewerkt
	verkeer: snelheidsplan	toepassen snelheidsplan.	snelheidsplan werd uitgewerkt
	verkeer: fietsroutenetwerk	streven naar veilige fietsroutes naar de scholen, wegwerken barrières.	fietsroutes uitgetekend met aandacht voor veilige oversteken van barrières
	FLANKEREND :	gebruik van het schoolbereikbaarheidsplan handhaving zone 30	op te nemen in handhavingsplan

Uit te werken thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald?
Uniforme zone 50 op landbouwwegen	Wegencategorisering	Weerstanden en selectieve toegankelijkheid op lokale wegen in buitengebied	maatregelen uitgewerkt om open gebied te vrijwaren
	Fietsroutenet	Zone 50 op wegen met fietsroutes met gemengd verkeer in buitengebied	opgenomen in snelheidsplan
	handhavingsplan	handhaving sluijverkeer op landbouwwegen.	op te nemen in handhavingsplan

5 / WERKDOMEIN A - RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

5.1 / RUIMTELIJKE PLANNING

Herentals is in de bovenlokale ruimtelijke structuurplannen ingedeeld bij de kleinstedelijke gebieden. De stad wordt ook aangeduid als een concentratiegebied van economische activiteiten. Herentals ligt telkens op goed 20 km van Turnhout (noord), Geel en Mol (oost), Aarschot (zuid) en Lier (west). De stad ligt net buiten het stedelijk netwerk van internationaal niveau, de Vlaamse Ruit, en vormt in die positie vooral een poort op de Kempen naar Turnhout en naar de Kempische as met Geel, Mol, Lommel en Neerpelt. In die positie speelt het spoorwegnet een grote rol op bovenlokaal niveau met een enorme impact op het lokale niveau. In tweede orde heeft de E313 en aansluitend de ringweg een sterke rol in het wegennet. Op alle kruispunten van het wegennet met spooroverwegen, telkens op bovenlokale lijninfrastructuren, knellen de wederzijdse verhoudingen en deze in relatie met het lokale netwerk. Door de vrij omvangrijke industriezone ten zuiden van Herentals (Klein Gent) is er ook druk op het buitengebied en op de trage wegen in de buurt.

Herentals heeft een goed uitgeruste historische stedelijke kern die zich duidelijk situeert 'binnen de ring' en er zijn potenties om een stedelijk aanbodbeleid te voeren. Maar vooral in de stationsbuurt is het weefsel niet kwaliteitsvol.

In de synthese van de ruimtelijke structuur in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) wordt benadrukt dat de belangrijke open ruimten van de Noorderkempen grensoverschrijdend zijn en een rol spelen op boven-provinciaal niveau. De structuurbepalende landbouwgebieden liggen in een netwerk van natuur- en grondgebonden landbouwgebieden.

Om de rol van kleinstedelijk gebied en als verdichtingspunt te vervullen, zijn uitbreiding, verdichting en opwaardering van het kleinstedelijk gebied Herentals noodzakelijk. Het proces voor de afbakening van het stedelijk gebied is lopende. De voorstudie 'Afbakening kleinstedelijk gebied Herentals' werd goedgekeurd door de deputatie op 13 juni 2013. In het actieprogramma van deze voorstudie worden een aantal provinciale en gemeentelijke acties opgesomd. De provinciale acties (opmaak provinciale RUP's) zullen vanaf 2014 worden opgestart.

In het RSPA is de Ring R15 geselecteerd als primaire weg type 2, met een koppeling aan het hoofdwegennet ten zuiden van de stad via de N152 naar de E313. Het bovenlokale spoorwegnet vormt in het stedelijke netwerk een antipode tegenover het zwaartepunt van de bovenlokale wegen. Ten aanzien van dit spoorwegareaal in het algemeen en het station als regionaal knooppunt in het bijzonder dient veel aandacht besteed te worden om de structurerende werking naar een veel hogere kwaliteitsstandaard op te waarden. Het station, het spoorwegareaal en de stationsbuurt dienen als stedenbouwkundig strategisch project en als strategisch overstapproject benaderd te worden.



Stad Herentals
 Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan
 Beleidsplan
 mei 2014

RUIMTELUKE PLANNING

kaart 5.1

5.1.1 / Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk beleid is vastgelegd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het beleid is gebaseerd op volgende uitgangspunten:

- De gewenste ontwikkeling van de gemeente kadert binnen het RSV en het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen
- Fysisch systeem als drager voor ruimtelijke ontwikkelingen.
- Diversiteit en samenhang van de deelruimten
- Preventief handelen: tijdig inspelen op nieuwe tendensen.

Doelstellingen ruimtelijk beleid:

- Hoogdynamische activiteiten aanmoedigen in de hoogdynamische as (binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied).
- Uitbouwen van een aantrekkelijk stedelijk gebied.
- Troeven van landschap, natuur en recreatie uitspelen.
- Land- en tuinbouw stimuleren en versterken.
- Ontwikkelen van een herkenbare landschappelijke en natuurlijke structuur.
- Garanderen van leefbaarheid en identiteit in de kernen van het buitengebied.

5.1.2 / Strategische ruimtelijke projecten (A2)

5.1.2.1 / DE STATIONSOMGEVING

Het station en het stationsgebied kunnen meer betekenen dan een louter verkeers- en vervoerknooppunt. Voor de stationsomgeving werd een Masterplan opgemaakt met aandacht voor verschillende aspecten:

- Het station als verkeers- en vervoerknooppunt: verknopen en overstappen is hier van belang. Het multimodaal transferpunt moet integrale loopwegen hebben voor elke overstapper. De overstapvoorzieningen worden best ontworpen als verblijfsruimte, zodat deze kan worden gebruikt als wacht- en pleinruimte. Ook de netwerken naar de knoop dienen geoptimaliseerd te worden.
- Economisch aspect, vertrek- en bestemmingspunten
Om voor- en natransport zo kort mogelijk te houden, zijn woongelegenheden in de nabije buurt een aanrader. Ook kortere routes voor traag verkeer kunnen de verplaatsingen beïnvloeden. Hoe sterker het knooppunt, hoe meer draagvlak er is voor erbij passende functies: winkels, diensten, automaten en recreatieve functies. Hierdoor kan de overstaptijd worden opgewaardeerd tot nuttige tijd.

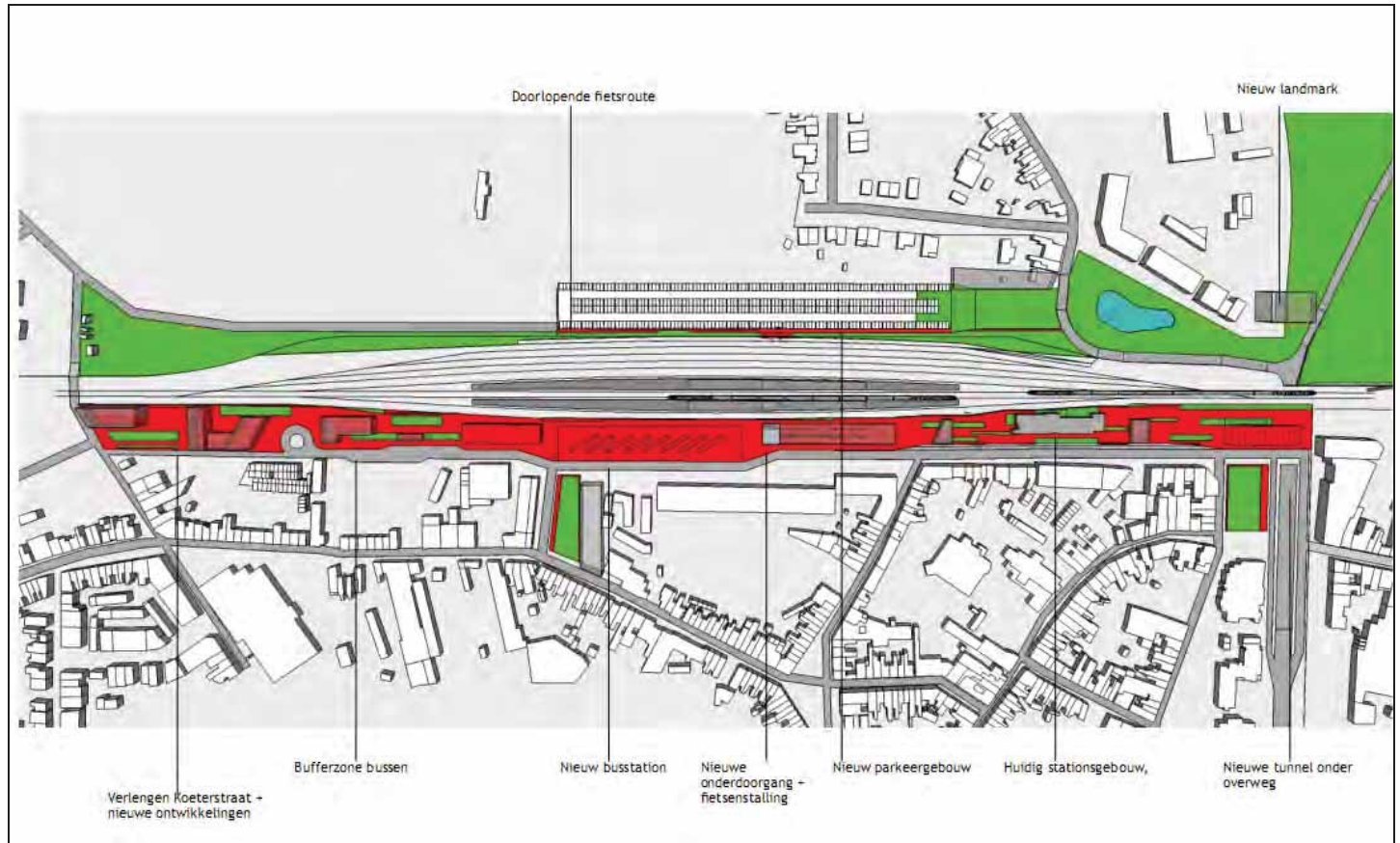
- Het ruimtelijke aspect

Het station was ooit een barrière in de stad, maar naarmate de stad er rond groeit, neemt het belang als bindmiddel tussen buurten toe. Een traditionele overweg of een enge smalle tunnel past hier niet in. Stations evolueren tot drukke kruispunten in de stad. Nieuwe stationsconcepten bestaan daarom uit transversale, royale assen onder of boven het sporenareaal, waarbij voor- en achterzijde evenwaardig zijn. Dit snijpunt is tegelijk een baken. Het blijft immers nodig om de tijdstip- en afstandsgevoeligheid vorm en betekenis te geven: de openbaarvervoerkant moet tijdig op de juiste plaats geraken om over te stappen op vervoer in alle richtingen. Op dit snijpunt ontstaat een centraliteit van buurten, waar het middenin ligt.

- Sociaal aspect

De minst tastbare van alle dimensies, maar de meest belangrijke voor het welslagen: het zich goed bevinden van de klant in de stad en het station, in samenhang, geborgenheid, veiligheid. De resultante van een stedenbouw die alle aspecten van het station tegelijk dient met oog voor zachte waarden.

In het Masterplan gaat de kern van de OV-overstapmogelijkheden worden opgeschoven naar het zuidwesten. Voetgangers krijgen op een verlengde laterale stationsstrip (vanaf de Koeterstraat tot aan de Belgiëlaan) een stationsplein aangeboden. De barrière wordt weggewerkt door aanleg van tunnels. Deze tunnels zullen tevens het fietsaanbod mee verwerken. Tevens is de provinciale fietsstrade, parallel aan het spoor, volledig geïntegreerd. Het op- en afstappen van de bus zal geconcentreerd aan de treinperrons gebeuren. Tevens zal de verlengde Koeterstraat later een extra ontsluiting betekenen voor de bussen van De Lijn. Auto's zullen hun weg vlot vinden naar een parking van 700 (uitbreidbaar tot 900) parkeerplaatsen aan de noordzijde van het spoor. De ontsluiting van deze parking loopt via de Koeterstraat en hoofdzakelijk Olympiadelaan naar de Ringlaan. De huidige knoop van de N153 met de spoorweg zal eveneens ongelijkvloers worden voorzien.



Masterplan stationsomgeving (optie met behoud stationsgebouw)

5.1.2.2 / CAMPUS AUGUSTIJNENLAAN

De ruimte voor het administratief centrum en de omliggende scholen wordt gefaseerd ingericht als schoolplein. Het plein heeft een scharnierfunctie tussen de groene vesten en de Augustijnenlaan. Het eindbeeld is een plein met een stenige invulling en de Augustijnenlaan als groene laan die samen met de Vestenstructuur als groenas worden versterkt en samen komen op het plein. Het dwarsprofiel van de Augustijnenlaan met 2x1 met centrale middenberm en bomenrij wordt doorgetrokken over het plein. De 'kop' van de vesten krijgt een stenige invulling en wordt ingericht als pleintje voor de school, geïntegreerd in de ruimere aanleg van het schoolplein. Door de aanwezigheid van een gasleiding in de middenberm is het niet haalbaar om bomen te plaatsen in de middenberm.

Op korte termijn zal de Koppelandstraat worden heringericht; op middellange termijn zal daarna het eerste deel van de Sint-Jobsstraat volgen. Beide straten zullen heringericht worden als enkelrichting.



Structuurschets Campus Augustijnenlaan

5.1.2.3 / BINNENGEBIED SCHALIKEN

In dit binnengebied zoekt de stad naar een combinatie van wonen, vertoeven en parkeren. Parkeerruimte en aangename voet- en fietswegen in het binnengebied, moeten winkelstraten beter bereikbaar, maar ook autoluw maken. Het binnengebied blijft voorbestemd voor de functie van parkeren voor auto's. Dit bij voorkeur ondergronds of onder gebouwen. Zodoende blijft boven plaats voor groene belevingsruimte en de uitbouw van een echt stadspark. Uitbreiding van het stadspark wordt dus meegenomen als een randvoorwaarde. De bebouwing zou eerder aan de randen worden voorzien om de huidige achterkanten een nieuwe voorkant te geven. Om geen verdere afbreuk te doen aan het huidige handelsapparaat, verlaten we de piste om in dit binnengebied middenstand te huisvesten. Deze worden beter op de koppen van de toegangen tot het binnengebied voorzien.

In afwachting van realisatie zullen de tijdelijke parkeerterreinen beter worden aangelegd; ook het Loopke wordt heraangelegd en de doorsteken naar het Stadspark worden aangenamer gemaakt. Bij de heraanleg van het Stadspark zelf zal de vijver worden aangepakt, skate-infrastructuur worden voorzien en zal het park worden opengetrokken naar de Belgiëlaan.

5.1.2.4 / GEWESTELIJK RUP REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN HEIRENBROEK

Het projectgebied (35 ha) ligt ten zuid-zuidoosten van de stadskern Herentals aan het Albertkanaal. In de onmiddellijke omgeving liggen meerdere bestaande bedrijventerreinen zoals Hannekeshoek-Dikberd-Vennen ten noorden van het Albertkanaal, Wolfstee-Klein Gent, De Beukelaer-Pareinlaan en Laagland. Ten noorden wordt het terrein begrensd door het Albertkanaal en de goederenspoorlijn 207. Ten oosten ligt de woonwijk Sint Janneke en het woonwagenterrein Heirenbroek en ten zuiden liggen aan de Lange Eerselstraat eveneens zonevreemde woningen. Westelijk liggen een bestaand lokaal bedrijventerrein, de spoorlijn 15 naar Herentals en de Lierseweg N13.

De gewenste ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Heirenbroek wordt bepaald door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In de bindende bepalingen van het RSV is de stad Herentals geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en vormt zo ook een economisch knooppunt in het Economisch Netwerk Albertkanaal. Het Albertkanaal is geselecteerd als hoofdwatweg en de E313/A13 als hoofdweg.

Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heirenbroek wordt vooral gemikt op watergebonden bedrijvigheid, bestaande uit het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half)afgewerkte producten. Het transport zal dan ook grotendeels via de waterweg gebeuren waardoor de belasting van het wegennet gereduceerd wordt. Er dient vermeden te worden dat vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Heirenbroek op het omgevende lokaal wegennet terecht komt. Door de potentiële filevorming en sluipverkeer in bewoonde zones ten gevolge van deze files, dienen de nodige maatregelen getroffen te worden om de verkeersleefbaarheid en –veiligheid positief te beïnvloeden. De spoorontsluiting via de lijn 15 Antwerpen-Hasselt is een belangrijke personen- en goederenontsluiting. Teneinde de trimodaliteit te optimaliseren wordt beoogd het bedrijventerrein eveneens via het spoor te ontsluiten. Het bestaande spoor in het plangebied kan mogelijks worden verlegd teneinde de overslagzone te optimaliseren.



Situering plangebied

5.1.2.5 / ENGELSE WIJK – CAMPUS KOSH

De scholengroep kOsh plant in het binnengebied tussen Sint-Jansstraat, Lierseweg en Bergenstraat een nieuwe campus voor een 1000-tal leerlingen van de eerste graad secundair onderwijs. De ontsluiting voor het autoverkeer (personeel) is voorzien via Ieperstraat naar Lierseweg. Voor fietsers en voetgangers zijn er verschillende toegangen vanaf Lierseweg, Bergenstraat en Sint-Jansstraat.

Op korte termijn worden er maatregelen voorzien om het openbaar domein in de Engelse Wijk en dan met name de Bergenstraat aan te passen. Bedoeling is om de straat een inrichting te geven die de zone 30 ondersteunt en meer aangepast is aan de te verwachten fietsers en voetgangers. Bijkomend wordt een oplossing geboden aan het gemelde sluipverkeer tussen Herenthoutseweg en Lierseweg.

Op lange termijn zal worden nagegaan of het mogelijk is twee lussen te creëren. Het noordelijke deel van de wijk zou dan ontsloten worden naar de Lierseweg, het zuidelijke deel naar de Scheppersstraat. Op het centraal gelegen deel van de Bergenstraat kan een plein worden gecreëerd. Om de bereikbaarheid van de wijk te garanderen zal in dit scenario de Sint-Jansstraat tussen Herenthoutseweg en Scheppersstraat enkelrichting worden in de richting van de Scheppersstraat. Op de Molenvest wordt dan tussen de Gildelaan en Herenthoutseweg de huidige rijrichting omgekeerd. Deze ingrepen dienen te worden onderzocht in samenhang met de andere projecten in de directe omgeving



Ontsluitingsconcept nieuwe campus



lange termijn: 2 lussen voor ontsluiting Engelse Wijk?

5.1.3 / Categoriëring van wegen en hun ruimtelijke gevolgen (A3)

Er wordt gestreefd naar een duurzame en veilige inrichting van de wegeninfrastructuur. Daarbij is het belangrijk dat de toekomstige inrichting van elk wegsegment steeds aangepast is aan de gewenste verkeersfunctie en aan de draagkracht van de ruimtelijke omgeving. Om dit te bekomen werd op de verschillende beleidsniveaus een samenhangende hiërarchische wegencategoriëring uitgedacht. De categorisering van hoofd- en primaire wegen werd vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, die van secundaire wegen in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Mogelijke wijzigingen worden afgestemd op de regionale mobiliteitsvisie voor de Noorderkempen. Lokale wegen ten slotte worden geselecteerd in de gemeentelijke structuur- en mobiliteitsplannen.

HOOFDWEGEN (RSV)

De hoofdwegen vormen een netwerk. De ruimtes ertussen worden als mazen in de regio beschouwd. Daarbinnen mag geen maasdoorsnijding bestaan op niveau van de hoofdwegen die de maas vormen. Maasdoorsnijding zou immers een maasverkleining betekenen, hetgeen niet gewenst is. Herentals ligt in maas 9 Kempen. Deze is nabij Herentals begrensd door de A21-E34 (noord) en A13 – E313 (zuid). Deze laatste, de E313 Antwerpen – Herentals – Hasselt, is de enige hoofdweg waarop Herentals via primaire wegen is aangesloten.

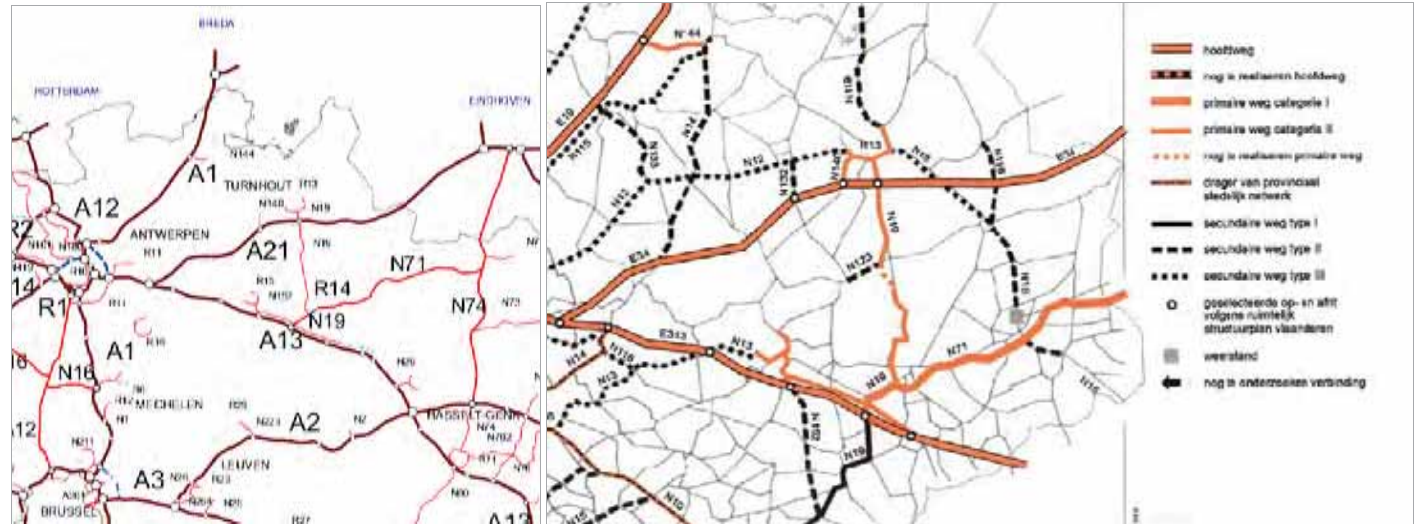
PRIMAIRE WEGEN (RSV)

Er zijn enkel primaire wegen type 2 in of in de buurt van Herentals:

- R15 (Ringlaan) van N13 (aan E313 Herentals –West) tot kruispunt met de N123
- N152 van R15 (Ringlaan) tot E313)
- Kanaalweg aan noordzijde van het Albertkanaal van N152 tot Kwaadmechelen.

Deze hebben een verzamel functie op Vlaams niveau, aangevuld met een verbindingsfunctie op Vlaams niveau. Voor de kleinstedelijke gebieden verzorgen de primaire wegen type 2 de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg type 1.

- De uitvoeringsvorm is in principe die van een autoweg met gescheiden verkeersafwikkeling.
- Kruispunten zijn zoveel mogelijk ongelijkvloers of eventueel met verkeerslichten of rotonde ingericht.
- Geen nieuwe rechtstreekse erf toegangsmogelijkheden: afwikkeling via ventwegen.
- Bouw- en gebruiksvrije zone van 30 meter (vanaf as van de weg) in het buitengebied.
- In vele gevallen is de ombouw nodig naar een 2x1-autoweg met parallel rijbanen voor erffuncties en lokaal verkeer.



Fragment uit overzichtkaart categorisering wegen in RSV (links) en PRSA

SECUNDAIRE WEGEN (RSPA)

De secundaire wegen brengen het verkeer naar het primaire net en het hoofdwegenet. Ze moeten tegelijk een vlotte doorstroming en een goede bereikbaarheid garanderen. De gewenste hoofdfunctie van secundaire wegen is voornamelijk verbinden en/of verzamelen op regionaal niveau vermengd met lokaal toegang geven. De doorgaande verkeersfunctie is ondergeschikt aan de lokale verblijfsfunctie. De belangrijkste eisen zijn de verkeersleefbaarheid en de ruimtelijke inpassing. Beide primieren op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

De eisen van verkeersleefbaarheid en ruimtelijke inpassing zijn bepalend voor uitspraken omtrent de aanpak en de herinrichting van de weg. Een belangrijk element hierbij is de draagkracht van de ruimte, afhankelijk van open of bebouwde ruimte, aantal te doorkruisen kernen, aard van randactiviteiten, lintbebouwing, aantal voertuigen per dag, etc. In Herentals is geen secundaire weg type I geselecteerd.

De hoofdfunctie van een secundaire weg type II is regionaal verzamelen naar het hoofdwegenet. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan bij het type I. Inrichtingsprincipes zijn:

- Meestal 2x1 rijstroken.
- Buiten de bebouwde omgeving: vrijliggende fietspaden.
- Binnen de bebouwde kom: aanleg als leefbare doortocht met het accent op de verblijfskwaliteit. Afhangelijk van de lokale context is een overgang mogelijk naar aanliggende fietspaden of gemengd verkeer (liefst met fietssuggestiestroken).
- De rijbaanbreedte op gewestwegen bij 50 km/u dient 6,10m te bedragen, exclusief goten.

Net buiten het grondgebied van Herentals is de N152 geselecteerd als secundaire weg type II, vanaf de E313 in zuidelijke richting tot Herselt.

Secundaire wegen type III worden vooral ingericht als bovenlokale assen voor openbaar vervoer en fietsverkeer en hebben voor autoverkeer eerder een lokale functie. In het oorspronkelijk RSPA is de N13 van Lier tot Herentals geselecteerd als secundaire weg type III.

LOKALE WEGEN (GEMEENTE)

Lokale wegen type 1

Lokale wegen type 1 hebben als hoofdfunctie verbinden op (inter)lokaal niveau en in tweede instantie ontsluiten en toegang geven. Ze zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen zonder een functie op Vlaams niveau te vervullen. Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn.

- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik is voor verkeer in beide richtingen tegelijk. Dus, buiten de bebouwde kom (bubeko²) 6,5 meter, goten niet inbegrepen; binnen de bebouwde kom (bibeko) 6 meter, goten inbegrepen.
- Soort fietsvoorzieningen: bubeko vrijliggende fietspaden, bibeko aanliggende fietspaden.
- Parkeervoorzieningen: parkeren kan enkel buiten de rijbaan.
- Snelheidsremmers kunnen bijvoorbeeld vorm krijgen als rotondes op kruispunten, poorteffecten met middengeleiders, middengeleiders op kruispunten of aan oversteekpunten van fietsroutes, verkeersplateaus... Bubeko worden best geen verhoogde verkeersvoorzieningen toegepast, omwille van het comfort voor passagiers openbaar vervoer.
- Verlichting: bubeko enkel verlichting op kruispunten en oversteekpunten.
- Openbaar vervoer: bubeko bushavens met wachtaccommodatie voor reizigers en fietsenstallingen. Bibeko halteren op rijbaan, wachtaccommodatie voor reizigers, fietsenstallingen. Verticale snelheidsremmers (plateaus) moeten voldoen aan de geldende richtlijnen op assen voor openbaar vervoer.
- Ontwerpsnelheid: soms zone 30 en meestal 50 km/uur bibeko, 70 km/uur bubeko.

Worden als lokale weg type I geselecteerd: Poederleeseweg, Lichtaartseweg, N13 - Geelseweg en Herenthoutseweg. Voor de N13 – Geelseweg dient de opmerking gemaakt te worden dat bij realisatie van de primaire weg type II (die voorzien wordt tussen Herentals en Kwaadmechelen) de categorisering van de N13 kan worden aangepast. De primaire weg kan ook de verbindende functie tussen de twee stedelijke gebieden Herentals en Geel opnemen, waarna de N13 – Geelseweg kan worden afgebouwd naar een lokale weg type II, met in

² Bubeko: buiten bebouwde kom – bibeko: binnen bebouwde kom

principe enkel nog een lokaal ontsluitende functie. De provincie Antwerpen zal in het kader van de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan ook de categorisering van de secundaire wegen herbekijken. In dat kader zal ook de inschaling van de N13 – Geelseweg worden bekeken.

Lokale wegen type 2

Lokale (ontsluitings)wegen type 2 hebben vooral een verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De verzamelfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Ze verzamelen in een lokaal gebied, bijvoorbeeld wijk, kern, industrie- of dienstzone, naar een weg van hogere categorie, of ze verdelen inkomend verkeer in het gebied komend van het hoger net.

- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik is bus – auto. Bubeko 6 meter, bibeko 5,5 meter tenzij ook busroute.
- Soort fietsvoorzieningen bubeko vrijliggende fietspaden afhankelijk van soort verkeer (aandeel zwaar verkeer), bibeko aanliggende fietspaden of gemengd verkeer (centrum en zone 30).
- Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan. Bibeko ook langsparkeren op de rijweg mogelijk.
- Snelheidsremmers: cf. lokale weg type I.
- Verlichting: bibeko lichtpunthoogte aangepast aan verblijfskarakter, bubeko afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten.
- Openbaar vervoer: bushalte op rijbaan.
- Ontwerpsnelheid: bubeko 70 km/uur in buitengebied of gebied met landelijke woonfunctie. Bibeko 50 km/uur of 30 km/uur in centrum of zone 30.

Worden als lokale weg type II geselecteerd: Olympiadelaan, Augustijnenlaan, Paradijsstraat, Ring, Morkhovenseweg, Molenstraat, Wiekevorstseweg, Doornestraat, Servaas Daemsstraat, Voortkapelseweg, Olenseweg, Sint-Jobsstraat (buiten de Ringlaan), Zavelbosstraat, Wolfstee, Saffierstraat, Atealaan, Grensstraat, Welvaartstraat, Koeterstraat en Toekomstlaan.

Lokale wegen type 3

De laatste categorie lokale wegen zijn deze van het type 3. Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen'. De verblijfsfunctie primeert op deze weg. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd. In deze categorie wordt verder nog het onderscheid gemaakt tussen woonstraten, landbouwwegen en industriestraten.

- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik is auto-auto. In verblijfsgebied 4,5 tot 5,5 meter, uitgezonderd voor openbaar vervoer; in landelijk gebied 3 meter mét passeerhavens of 4,5 meter zonder passeerhavens. Geen goten, wel grachten.
- Soort fietsvoorzieningen: in verblijfsgebied gemengd verkeer, in landelijk gebied ook gemengd of eventueel fietsuggestiestroken.

-
- Parkeervoorzieningen: in verblijfsgebied op de rijbaan op afgebakende vakken of buiten de rijbaan; in landelijk gebied geen voorzieningen.
 - Snelheidsremmers: in verblijfsgebied diverse maatregelen (zie zone 30), in landelijk gebied: afsluiten van straten om sluipverkeer te weren, rammelstroken, ...
 - Verlichting: in verblijfsgebied functioneel decoratief, lage lichtmasten van 4 tot 6 meter hoog; op landelijke wegen geen verlichting behalve op kruispunten en oversteekplaatsen.
 - Openbaar vervoer: in principe zit openbaar vervoer op lokale wegen type II of hoger. Indien toch openbaar vervoer aanwezig is, halteren de bussen op de rijbaan en wordt gebruik gemaakt van aangepaste snelheidsremmers.
 - Ontwerpsnelheid: in verblijfsgebied bibeko 50 km/uur of 30 km/uur; in landelijk gebied 50 km/uur (wenselijk) of bij afwezigheid van bebouwing 70 km/uur.

Als lokale wegen type III – landelijke weg worden geselecteerd:

Broekhoven, Berteneinde, Bertheide, Lankem, Duipt, Kruisstraat, Schravenhage, Oevelseweg, Lange Akker, Rossem, Pluiskensvest, Plassendonk, Keinigestraat, Witbos, Venheide, Acacialaan (gedeeltelijk), Hezewijk (gedeeltelijk), Hoeverveld, Rietbroek, Sint-Janneke, Lange Eerselstraat (gedeeltelijk), Dompel, Hazenpad, , Langepad, Alenblok, Honingstraat, Greesstraat, Proostenbos, Kamergoor, Langendonk, Rozenstraat (gedeeltelijk), Bosbergen, Hulzen, Watervoort (gedeeltelijk), Meivuurstraat (gedeeltelijk), Heikenstraat, Bornstraat, Vuilvoort, Lenteheide, Vogelzang, Langegeer

Als lokale wegen type III – woonstraat worden geselecteerd:

Herentals centrum

Alle straten binnen de Ringlaan, uitgezonderd Olympiadelaan, Augustijnenlaan, Lierseweg, Herenthoutseweg en Stadspoorstraat.

Morkhoven

Kapelstraat, Leefdaalstraat, Processieweg, Kruisjespad, Blindestraat, Draaiboomstraat, Schransstraat, Mispelaar, Krombaak, Korte Akker, Sint-Niklaasstraat, Rode Leeuwstraat, Goorstraat, Dorp, Streeppstraat, Koninkrijk, Eusselsstraat, Braakveld, Maalderijstraat, Ploegstraat, Schommestraat, Zandhoevestraat, Binnenweide, Buitenweide, Hoogton, Verbindingsstraat, Zandkapelweg, Haverstraat, Tarwestraat, Roggestraat, Laarstraat.

Noorderwijk

Pastoorbos, Lindekensstraat, Zandkuil, Driehoek, Koningsveld, Prinsenstraat, Grebbenbos, Sterrebos, Emmeleer, Hofkensbos, Diesterbaan, Fabiolastraat, Boudewijnstraat, Astridstraat, Leopoldstraat, Albertstraat, Sint-Bavostraat, Grote Plek, Reibos, Kerkeblok, Hulseinde, Dopheidestraat, Vuurdoornstraat, Steenovens, Elzenstraat, Varendries, Driesbos, Brouwerijstraat, Kleuterstraat, Oude Dreef, Lusthof, Bremstraat, Woud, Mussenblok, Drie Eikenstraat, Bunderstraat, Vettersdel, Boekweitstraat, Neerhof, Zeven Zillen, Groenstraat

Klein Gent - Veldhoven

Heuvelstraat, Galgeveld, Kastanjelaan, Heesveld, Duihuizen, Eikenlaan, Larikslaan, Platanenlaan, Populierenlaan, Palmenlaan, Olmenlaan, Eslaan, Meidoornlaan, Beukenlaan, Berkenlaan, Lindenlaan, Wilgenlaan, Acacialaan (gedeeltelijk), Dennenlaan, Notelarenlaan, Daalakker, Veldhoven, Krakelaarsveld, Lange Eerselsstraat (gedeeltelijk), Gagelstraat, Ijsselsteinstraat, Zonedauwstraat, Ogentrooststraat, Lisstraat, Veenbesstraat, Kalmoesstraat, Ranonkelstraat, Noordervaart (gedeeltelijk),

Diependaal

Gareelmakersstraat (gedeeltelijk), Kruineikenplein, Diependaal, Koepoortstraat, Schuttersstraat, Musketstraat, Kruisboogstraat, Handboogstraat, Blaasbalgstraat, Schrijnwerkerijstraat

Kapellenblok

Koulaak, Drijvelden, Netelaan, Spaanshoflaan, Beemdenlaan, Raapbreukstraat, Leliestraat, Azaleastraat, Tulpenstraat, Rozenstraat, Bloemenplein, Dahliaplein, Schoutenlaan, Lavendelweg, Heiberg, Jagersdreef,

Wittenberg

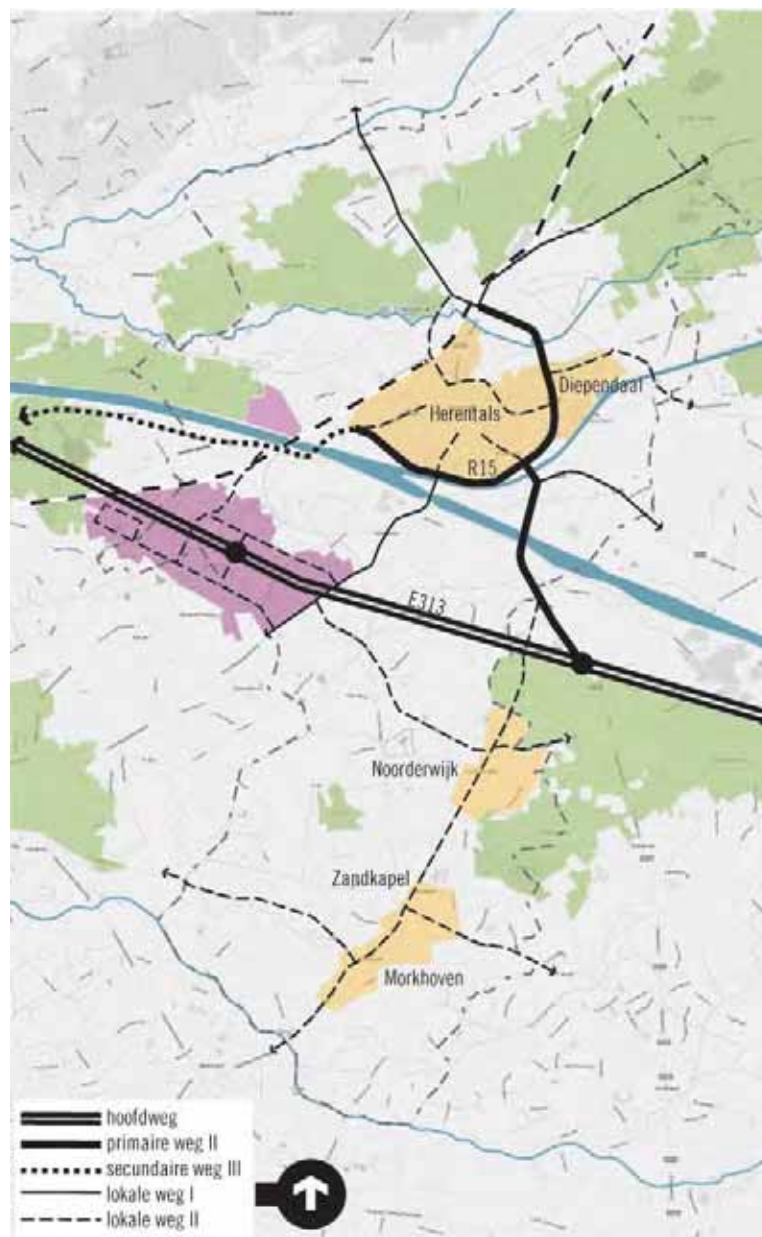
Wijngaard, Rankenstraat, Druivenstraat, Trosstraat, Holle Weg, Kapittelbossen, Wittenberg, Slagveld, Leemputten, Ossengoor, Bosdreef, Mereldreef, Spechtdreef, Lijsterdreef, Goudvinkdreef, Nachtegaaldreef, Kennedylaan, Meivuurstraat (gedeeltelijk), Watervoort (gedeeltelijk), Noord Dauwenland

Wuytsbergen

Wuytsbergen, Peerdsbosstraat, Bakendonk, Spoorwegstraat, IJzergieterijstraat, Zaatweg, Turfkuilen, Ekelstraat, Fierland, Schonendonk, Klapvekens, Ekelenberg

Als lokale wegen type III – industriestraat worden geselecteerd:

Hannekenshoek, Dikberd, Vennen, Noordervaart (gedeeltelijk), Gareelmakersstraat (gedeeltelijk), Montezumalaan, De Beukelaer – Pareinlaan, Hemeldonk, Kanaalstraat, Laagland.



Wegencategorisering gemeente Herentals

6 / WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

Het duurzaam mobiliteitsbeleid is gebaseerd op de principes van **multimodale bereikbaarheid**. Hierbij wordt gezocht naar een optimale selectieve bereikbaarheid van alle locaties in de gemeente, zowel voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer als voor autoverkeer. De bereikbaarheid wordt ook in deze volgorde benaderd. Het principe waar stappers en trappers voorrang krijgen op het gemotoriseerd verkeer zoals openbaar en privaat vervoer, wordt ook wel het **STOP-principe** genoemd.

Voor een goede leesbaarheid wordt in dit hoofdstuk eerst het wegennetwerk behandeld, omdat dit nu eenmaal dominant structurerend is voor de andere netwerken.

6.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN (B1)

Een verblijfsgebied is een aaneengesloten gebied waarin de menselijke activiteiten in de openbare ruimte door de aard van het gebied primair gericht zijn op het verblijven. Een verblijfsgebied onderscheidt zich van een verkeersgebied, waar weinig bebouwing voorkomt en het verkeerskarakter primeert. In een verblijfsgebied vinden we meer bebouwing en activiteiten, de verblijfsfunctie primeert. De verkeersdeelnemer dient hier zijn verkeersgedrag aan te passen aan de verblijfsomgeving; conflicten worden duidelijk 'gepresenteerd'.

De omvang van een verblijfsgebied dient afgestemd te zijn op de voetgangersbereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen zoals winkels, scholen, station, sport- en recreatievoorzieningen. In een verblijfsgebied worden voertuigverplaatsingen ondergeschikt aan verblijfsactiviteiten.

De gewenste verkeersstructuur wordt bijgevolg afgestemd op een zo juist mogelijke afbakening van de verblijfsgebieden; dit is ruimer dan het louter juridische begrip 'bebouwde kom'. In Herentals gaat het om het centrumgebied, aaneengesloten woonzones buiten de Ring en in de deelgemeenten. Doorgaans geldt een maximumsnelheid van 50 of 30 km/uur.

In historisch gegroeide situaties is het niet steeds uit te sluiten dat een bovenlokale weg ook door verblijfsgebieden snijdt. In dat geval dient de weginrichting mede aangepast te worden aan het verblijfskarakter van de ruimtelijke omgeving volgens het concept 'leefbare doortocht'. In Herentals worden de dorpskernen hoogstens doorsneden door lokale wegen, waardoor de eisen qua doorstroming minder zwaar wegen. De ringweg R15 en de verbindingsweg N152 vormen een belangrijke uitzondering hierop.

Zone 30, woonerven of autovrije zones zijn bij uitstek verblijfsgebieden, waarvan de inrichting van het openbaar domein in hoge mate gericht zal worden op de versterking van het verblijfskarakter.

Uitgangspunten voor afbakening en inrichting van zone 30 gebieden.

Voor de afbakening en inrichting van de zone 30-gebieden zullen volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Duidelijke afbakening van zone 30-gebieden omsloten door lijninfrastructuren, wegen van een hoger wegennet, natuurlijke grenzen.

-
- De gebieden worden duidelijk afgebakend met poorten vanuit de omliggende wegen. Hiervoor wordt gewerkt met een in- en uitritconstructie. Dit betekent dat het voetpadmateriaal doorloopt en de zijstraat ondergeschikt wordt gemaakt. Deze maatregel wordt ondersteund door het plaatsen van het zone 30-bord.
 - Doorgaande routes, sluiproutes doorheen het zone 30-gebied wordt tegengegaan. Door het invoeren van circulatiemaatregelen (beperkt eenrichtingsverkeer, afsluiten straten...) wordt het sluiptraffic geweerd en wordt de zone 30 ondersteund.
 - Als snelheidsremmende maatregel wordt ook het parkeren ingezet. Zo kan in een straat een asverschuiving worden gerealiseerd door het invoeren van geschrinkt parkeren.
 - Snelheidsremmende maatregelen als onderdeel van verkeersleefbaarheidsmaatregelen. Om te vermijden dat de zone 30-gebieden een opsomming worden van verschillende verkeerstechnische ingrepen (plaatsen bloembakken, plastic paaltjes...) wordt gezocht naar meer stedenbouwkundige ingrepen. Het doorknippen van een straat kan een autovrije speelstraat betekenen. Een asverschuiving in de straat of wegversmalling kan ook een groenelement zijn in de straat.
 - Overleg met buurtbewoners is noodzakelijk om het gewenste gebruik van de zone 30 na te leven.

BELEIDSPLAN VOETGANGERSNETWERKEN

- Uitbouw van een samenhangend netwerk van voetgangersruimten in de verschillende dorpskernen (continuïteit, uniforme vormgeving).
- In alle centrum- en woonstraten wordt een voldoende brede en comfortabele voetgangersruimte voorzien. Als absolute minimumnorm geldt de 'algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom' (29.04.1997). Dit stelt: vanaf een rooilijnbreedte van 9 meter is een minimumbreedte vereist van 150 cm obstakelvrije loopweg; bij een smaller straatprofiel is dit minimaal 100 cm. Dit zijn echter uiterste grenswaarden, die niet volstaan in centrumstraten met intensiever voetgangersverkeer of verblijfsactiviteiten. Dit alles betekent dat er buiten de loopweg een obstakelzone dient afgebakend te worden.
- Bij de aanleg van voetgangersvoorzieningen worden de richtlijnen van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen³ gevolgd. In het vademecum worden verschillende afmetingen vooropgesteld in functie van de intensiteit van het voetgangersverkeer.
 - Minimumbreedte (50-70 voetgangers/min.): min. 160 cm (+ zo mogelijk extra veiligheidsmarge 50 cm)
 - Beperkte breedte (56-80 voetgangers/min.) min. 200 cm (+ zo mogelijk extra veiligheidsmarge 40 cm)
 - Ruime breedte (75-110 voetgangers/min.) min. 280 cm
 - Optimale breedte (75-110 voetgangers/min.) min. 350 tot 400 cm.
- In centrum- of winkelstraten wordt best ook een aparte zone voorzien buiten het loopvlak voor de plaatsing van straatmeubilair, signalisatie- of verlichtingspalen, fietsenstallingen,

³Vademecum Voetgangersvoorzieningen – ministerie Vlaamse Gemeenschap, AWW, afdeling Verkeerskunde - 2003

-
- Goede en veilige oversteeikbaarheid van verkeerswegen. Beperkte wachttijden voor voetgangers aan verkeerslichten.
 - Aandacht voor rolstoelgebruikers (bv. minimale hoogteverschillen aan oversteeekplaatsen), kinderwagens, blinden, ...

Daarnaast is er aandacht voor parkeervrije voetpadverbredingen aan bushaltes, doorsteekjes voor zachte weggebruikers, toegangen tot publieke gebouwen, kruispunten, ...

Concrete projecten voor de heraanleg van stoepen worden voorbereid in de Sint-Jansstraat, Zavelstraat, Zwanenberg en Daalakker, Engelse Wijk, Molenstraat, Wiekevorstseweg, Markgravenstraat, Kolveniersstraat, Noorderwijksebaan, Sint-Waldetrudisstraat, Streepstraat, Wasserijstraat, Augustijnenlaan, Belgiëlaan, Olympiadelaan, Oudstrijderslaan en de Cardijnlaan.

6.2 / FIETSROUTENETWERK (B2)

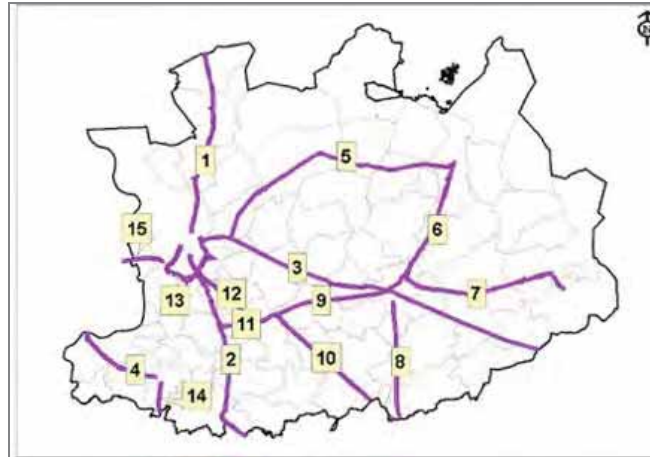
FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Basis voor de verdere uitbouw van het fietsroutenetwerk is het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen. Dit maakt onderscheid tussen hoofdroutes of fietsostrades, bovenlokale en alternatieve fietsroutes.

Fietsostrades

Dit zijn hoogwaardige fietsroutes voor langeafstandsverplaatsingen met zoveel mogelijk conflictvrije of ongelijkgrondse kruisingen. Eventuele gelijkgrondse kruisingen moeten goed beveiligd worden, waarbij de fietser toch zoveel mogelijk voorrang krijgt. Breedte van 3 meter; aanleg in beton of asfalt, hellingen tot 5%, vrije hoogte tot 2,5 m.

Volgend kaartje toont de door de provincie geplande fietsostrades vanuit Herentals in zes richtingen: nr. 6 naast de spoorlijn naar Turnhout, nr. 7 naast de spoorlijn naar Mol; nr. 8 op de spoorzate naar Aarschot (bestaande route), nr. 9 naast de spoorlijn naar Lier en nr. 3 naast het Albertkanaal het al bestaande pad richting Antwerpen en Hasselt (rechts overzicht kenmerken van de fietsostrades (bron: Provant)).



Kenmerken van de fiets-o-strades

Kenmerken

Snelheid
Veiligheid
Comfort

Inrichtingscriteria

- fietser heeft voorrang op andere weggebruikers
- grotendeels autovrij traject
- maximale scheiding fietser-voetganger
- conflictvrije kruispunten (tunnel, brug,...)
- breedte: 3m dubbelrichting
- verharding (asfalt, beton)
- verlichting en samenhangende groenstructuur
- verzorgde stedenbouwkundige of landschappelijke inpassing
- herkenbaarheid – continuïteit (bewegwijzering)
- logische aansluiting op andere (boven)lokale routes
- zo weinig mogelijk omwegen



Bovenlokale fietsroutes


Dit zijn fietsverbindingen tussen woonkernen en bestemmingen van bovenlokaal belang. In veel gevallen gaat het om fietsvoorzieningen langs verkeerswegen die de kortste verbinding maken tussen deze bestemmingen. Buiten de bebouwde kom wordt de aanleg van vrijliggende fietspaden gestimuleerd, binnen de bebouwde kom kan het gaan om vrijliggende of aanliggende fietspaden of fietssuggestiestroken afhankelijk van de ruimtelijke omgeving en de snelheid van het autoverkeer. Gemengd fietsverkeer binnen de bebouwde kom blijft eveneens mogelijk indien de snelheid van het autoverkeer beperkt wordt. De aanbevolen breedte voor eenrichtingsfietspaden is 175 cm en voor dubbelrichtingsfietspaden 250 cm. Beide maten zijn te verhogen bij druk fietsverkeer. Bij lage intensiteiten mag uitzonderlijk ook 150 en 200 cm toegepast worden

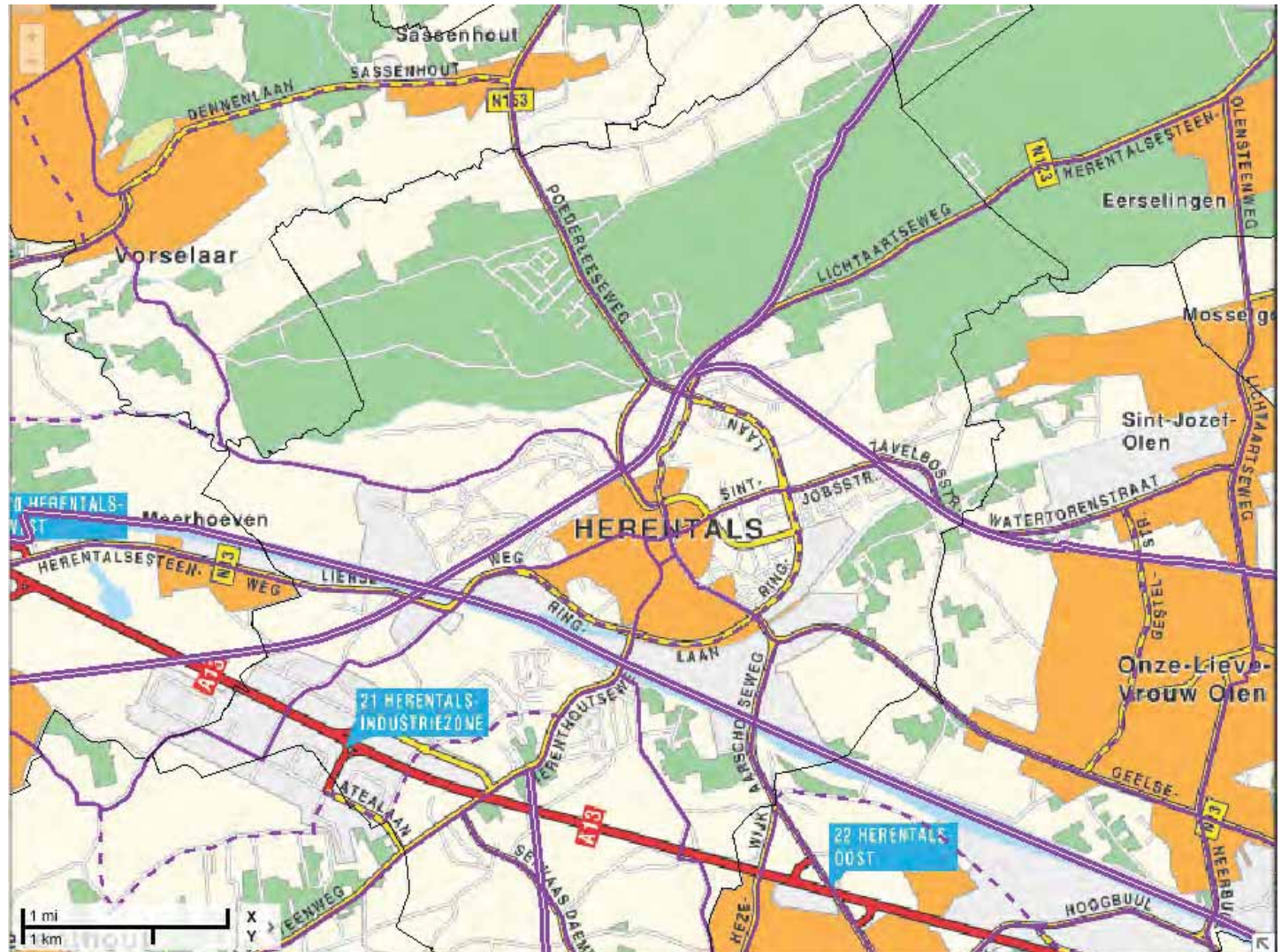
Alternatieve functionele routes

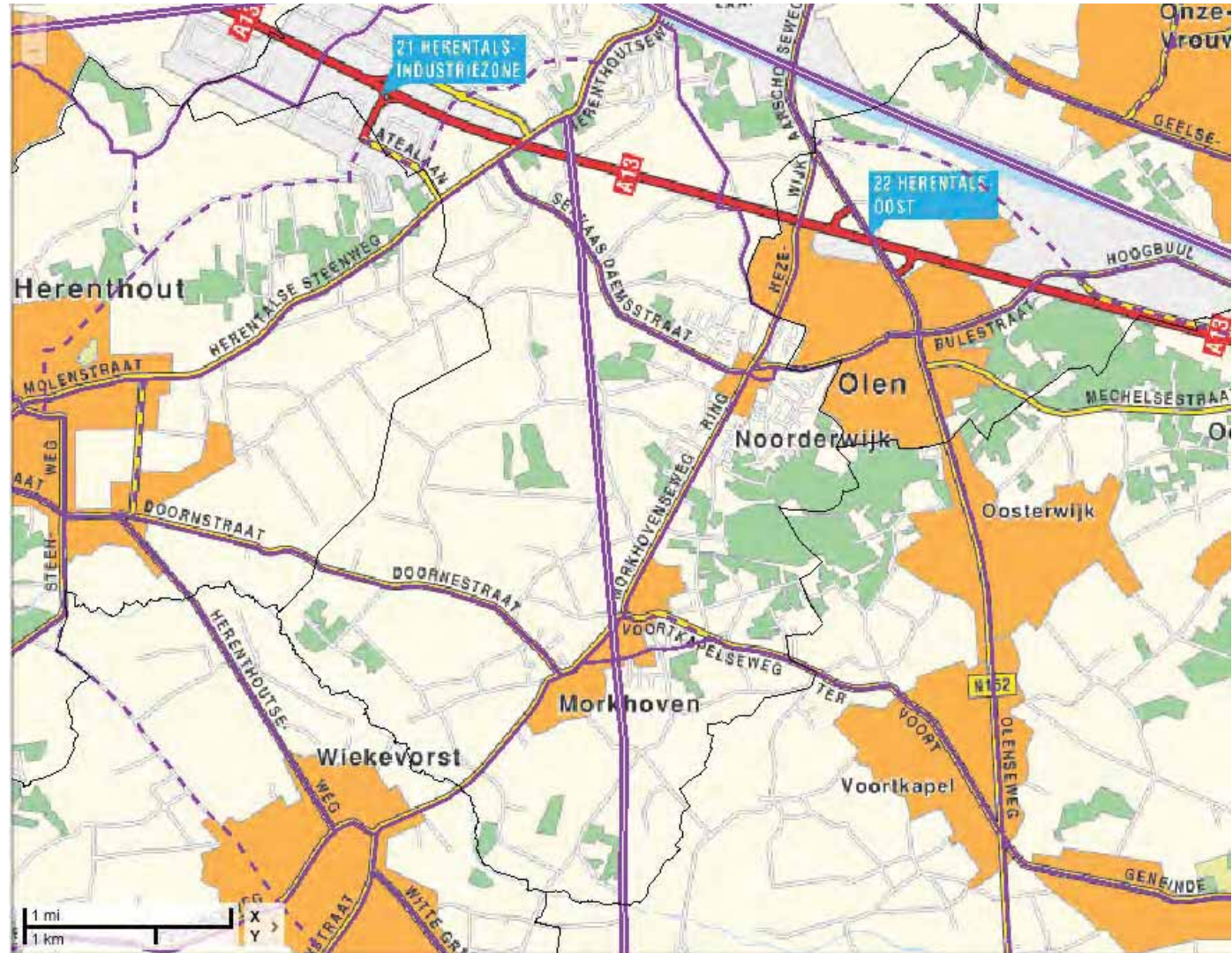
Alternatieve functionele routes zijn fietstrajecten die eveneens een bovenlokaal functioneel belang hebben, maar een rustiger alternatief parcours volgen, bijvoorbeeld langs veldwegen, autoluwe woonstraten, trage wegen. De fietser heeft de keuze tussen een kortere functionele verbinding langs verkeerswegen of een kleine omweg via een aangenamer en veiliger traject. In Herentals werden volgende alternatieve functionele routes geselecteerd:

- Voortkapelseweg (vanaf Zandhoevestraat tot Morkhovenseweg)
- Veldhoven – Diamantstraat – Atealaan (vanaf Diamantstraat tot Moerbroek (grondgebied Herenthout))
- Ringweg (vanaf Lierseweg tot Lichtaartseweg)
- Nederrij - Fraikinstraat

Infrastructuur

-  Fietsrouten netwerk BFF 2011
-  hoofdroute
-  functionele fietsroute
-  alternatieve functionele fietsroute





Selectie fietsroutes (bron: geo-loketten provincie Antwerpen)

De stad Herentals stelt voor om aan de fietsostrade tussen Herentals en Lier langs spoorlijn 15 aftakkingen te voorzien aan Wolfstee en Dijkstraat (grondgebied Grobbendonk). Van hieruit kan via lokale wegen het bedrijventerrein Klein Gent en het nog te realiseren bedrijventerrein Heirenbroek

bereikt worden. Aangezien Wolfstee ook wordt voorzien als ontsluiting van Heirenbroek naar de Lierseweg, zullen de fietsvoorzieningen hier verbeterd worden. Op korte termijn wordt de aanleg voorbereid van de fietsostrade tussen Herentals en Balen.

De stad Herentals zal verder investeren in de uitbouw van autoluwe fietsroutes **richting station en stadscentrum**:

- Bornstraat – Vorselaarsebaan.
- Lenteheide – Vogelzang. Hier is reeds een tractorsluis voorzien.
- Rietbroek.

Vanuit het zuiden zijn er reeds enkele goede fietsverbindingen richting Herentals centrum via het fietspad op de oude spoorlijn naar Aarschot en langs de Acacialaan (die werd geknipt voor autoverkeer). Aangezien maatregelen zullen worden genomen om doorgaand verkeer te weren op de landelijke wegen tussen Noorderwijk, Morkhoven en Herenthout, zal het verkeer op deze wegen nog verminderen. Aansluitend hierop zal de voorrangssituatie op het fietspad op de oude spoorlijn worden aangepast. Momenteel dienen fietsers nog steeds voorrang te geven aan het autoverkeer op de landelijke wegen. Dit zal worden omgekeerd, zodat fietsers op het fietspad steeds voorrang krijgen en het verkeer op de kruisende wegen voorrang dient te geven. Dit zal voldoende worden ondersteund door flankerende maatregelen om de verkeersveiligheid te garanderen. Concreet gaat het om de volgende wegen: Broekhoven, Goorstraat, Streepstraat, Lankem, Duipt, Kruisstraat en Hoge Weg.

Daarnaast zullen de fietsvoorzieningen op de Servaes Daemsstraat worden verbeterd. In de Servaes Daemsstraat zullen in de eerste plaats de fietsvoorzieningen worden verbeterd die gekoppeld zijn aan het rioleringsproject (van Mussenblok tot aan Ring). Het resterende gedeelte zal op langere termijn worden verbeterd.

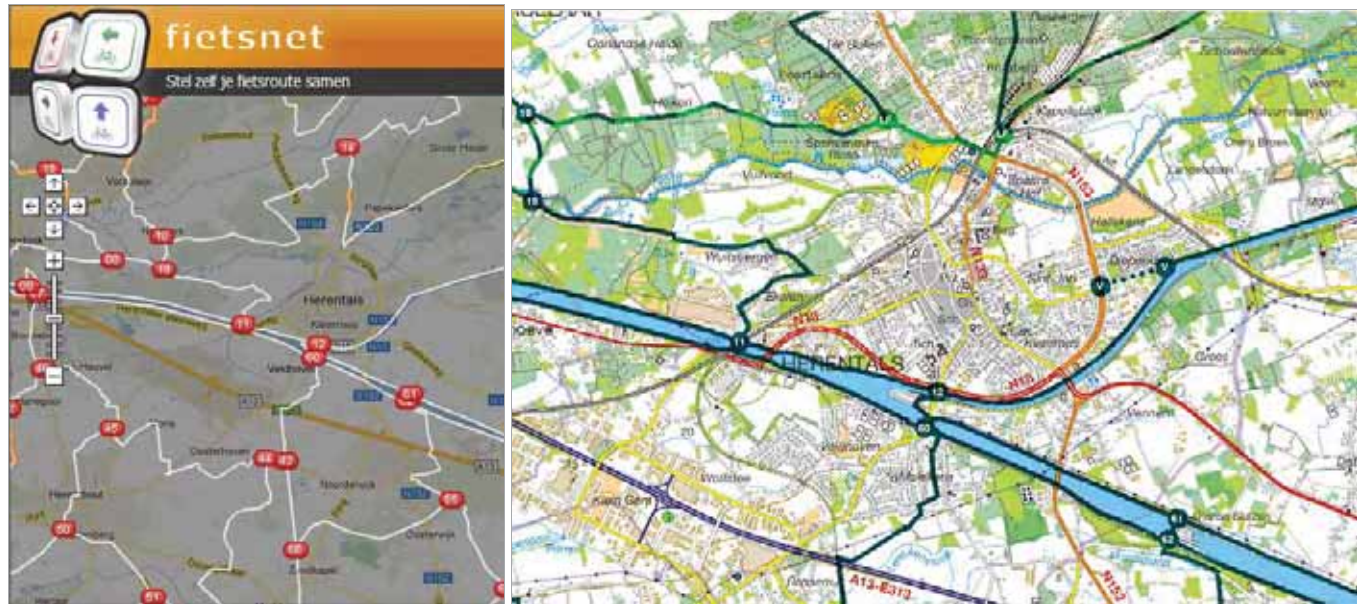
In het centrumgebied zal bij o.a. de heraanleg van straten bekeken worden in hoeverre het mogelijk/opportuun is om deze in te richten als fietsstraten (nieuw concept in wegcode).

De stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor, voor fietspaden langs Veldhoven, Molenstraat, Wiekevorstseweg, Voortkapelseweg en Wolfstee (tussen Toekomstlaan en Rietbroek). De stad dringt verder bij de Vlaamse overheid aan op de heraanleg van de fietspaden langs de Geelseweg en op de aanleg van fietspaden langs de Lierseweg en Poederleeseweg.

Wat betreft de heraanleg van de fietspaden langs de Geelseweg, wenst de stad dat dit op zeer korte termijn op het programma van de Vlaamse overheid wordt geplaatst. Dit omdat het bijhorende rioleringsdossier ondertussen op het programma van de VMM staat (voorontwerp rioleringsdossier dient ten laatste op 4/6/2014 ingediend te worden bij VMM).

RECREATIEF FIETSKNOOPPUNTENNETWERK

Het **recreatief knooppuntennetwerk** doorkruist de gemeente via een aantal overwegend rustige veldwegen. De oversteek van belangrijke verkeerswegen vormt een aandachtspunt. Het netwerk valt deels samen met het functionele net.



Recreatief knooppuntennetwerk in en nabij Herentals (bron: Fietsnet.be)

6.3 / OPENBAARVERVOERNETWERK (B3)

In het RSPA wordt het station Herentals –bindend– geselecteerd als multimodaal knooppunt voor personenvervoer van provinciaal niveau. Dit vult de selecties binnen het RSV aan, waarbij de spoorlijn tot Turnhout als hoofdspoorlijn voor personen en de lijn naar Neerpelt als hoofdspoorlijn voor vracht (IJzeren Rijn) zijn geselecteerd. In het eigen GRS geven vrij veel bindende bepalingen richting aan het stationsgebied:

- Bindende bepaling nr. 12: stationsomgeving als bakken.
- Nr. 13: de spoorweg in de stationsbuurt als drager van activiteiten.
- Nr. 14: het stationsgebied en het stadscentrum als groeipolen.
- Nr. 15: het station als multimodale knoop.
- Nr. 16: regionale buslijnen naar Herenthout, Lier, Aarschot, Geel, Lichtaart en Oostmalle.

De ambitie binnen de ruimtelijke structuurplannen voor de omkadering en uitrusting van het openbaarvervoernetwerk is dus erg groot.

SPOORWEGNET NMBS-GROEP

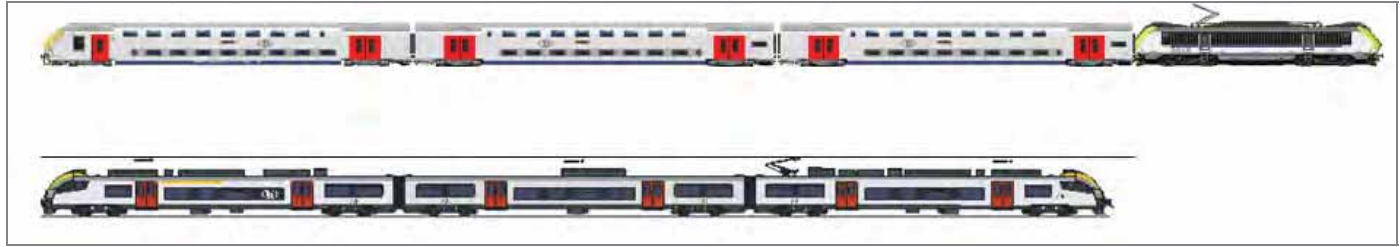
Inzake personenvervoer wordt het Transportplan 2013 voorbereid, hetgeen de jaren nadien verfijnd moet worden wanneer lopende infraprojecten afgewerkt zijn. Voor de Kempen zijn verschillende projecten gepland of in uitvoering.

De tweede havenontsluiting voor goederentreinen van Ekeren tot net en voorbij Lier aansluitend op de lijn naar Herentals (L15) en naar Aarschot(L16) wordt voorbereid. In het voorjaar 2012 startte de plan-MER. Realisatie is voorzien tegen 2017. Hierdoor komt ruimte vrij voor personentreinen in de wijde omtrek rond Lier. Er bestaan ook plannen om het Station Lier geheel te verbouwen.

De spoorlijn Herentals – Mol wordt tegen 2014 geëlektrificeerd, maar er is geen duidelijke operationele onderbouwing, waarom men dit doet, voor hoeveel treinen per uur en binnen welke knooppunten (voor bijkomende overstappen) en welke vervoersambitie.

Er is al jaren een GEN rond Antwerpen beloofd, dat reikt tot Herentals. Het nieuwe GEN-materieel, 305 treinstellen, is tegen 2016 operationeel. Of het tot inzet komt in de regio Antwerpen is nog niet bekend gemaakt.

De stad heeft samen met de NMBS-holding, Infrabel, De Lijn en AWW een masterplan opgemaakt voor de ruimere stationsomgeving, met daarin 2 opties: behoud van het huidige stationsgebouw of vervangen door een nieuw. De ambitie om van de achterkant van het station ook een voorkant te maken, wordt gedeeld door alle partners. Ook het wegwerken van de barrière van de spoorweg door het voorzien van een extra fiets- en voetgangersonderdoorgang wordt gesteund. De partners van het Masterplan staan ook achter het voorstel om een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg met de Belgiëlaan en de N153 te voorzien.

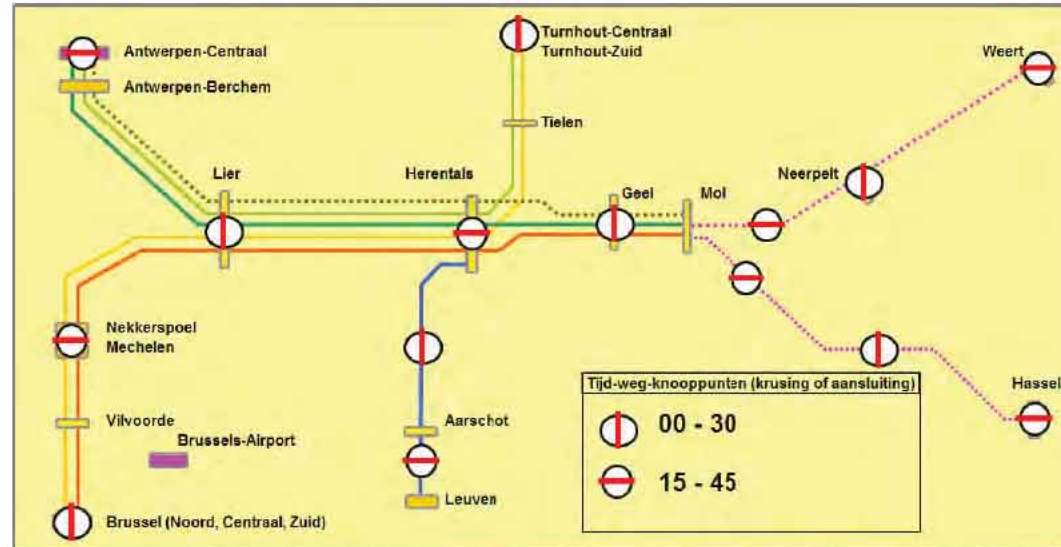


Impressie van de twee belangrijkste treintypes van de volgende generatie: dubbeldekkers voor IC-IR-lijnen (boven) en goed toegankelijk stoptreinmaterieel met lage vloer voor het GEN en voor stoptreinen.

STATION HERENTALS ALS POORT OP DE KEMPEN

In onderstaand schema wordt het station van Herentals als poort op de Kempen geschetst. Samen met de elektrificatie van de lijn Herentals – Mol (reeds beslist) kan een verwachte versterking van het netwerk er dus zo uitzien: treinen rijden strak om het halfuur naar Antwerpen of naar Brussel, na onderlinge aansluiting te Herentals. Een treinserie richting Leuven kan hier op lange termijn aan toegevoegd worden. Deze netwerkopbouw is gesteund op het principe van de tijdwegknooppunten.

Dit zijn knooppunten waar treinen met elkaar in aansluiting komen op een klantvriendelijke wijze: om het halfuur, betrouwbaar en mogelijk aan één perron. Aangezien die knooppunten in de ruimtelijke structuur nu al op net geen kwartier rijden van elkaar liggen ontmoeten treinen die om het halfuur rijden mekaar om het kwartier. In dit opzicht moeten de knooppunten voldoende sporen hebben om bijvoorbeeld vier treinen tegelijk naast elkaar te kunnen ontvangen voor onderlinge overstap.



Impressie van een netwerkopbouw met 'tijdwegknooppunten', waarin Herentals een centrale positie in inneemt. Alle treinen kruisen er om 15 na het uur en om 45 na; de groene richting Antwerpen, de rode richting Brussel en de blauwe richting Leuven.



Structuurschets voor station Herentals met het station 'centraal' in het weefsel als bindmiddel tussen buurten (links) en een mogelijke vormgeving als bakken en multimodaal knooppunt volgens het STOP-principe (foto's van station Houten in Nederland met een riante onderdoorgang voor stappers en trappers (de parking zit 200 m naar links) en zicht op de fietsstalling onder het perron met 3.200 plaatsen.

MULTIMODALE UITRUSTING STATION

Voor het hoofdvervoermiddel trein wordt een groei vooropgesteld tot 50 % in 2020, in het kader van ambities in het lopende beheerscontract en verdere uitbouw van het IR- en GEN-net tegen 2020. De impact op het voor- en natransport (VONA) zal dan ook groot zijn. Bijgevolg is het erg belangrijk dat het lokale beleid het duurzame VONA alle kansen geeft. De stad Herentals zal zich concentreren op twee punten:

- De uitrusting van de voetgangers- en verblijfsruimte. Deze is immers van belang voor iedereen die overstapt, aangezien dit altijd te voet gebeurt. Immers, bij verdere groei komen in het station minstens 10.000 voetgangers per dag langs bij aankomst, vertrek en overstap.
- De uitrusting van de overstap voor alle andere modi. Hier gaat het over fietsenstallingen, bushaltes, voorrijgelegenheid (K&R) alsook parkeergelegenheid en dit gekoppeld aan elke aanrijroute, keer- en uitwijkmogelijkheid en dergelijke.

In onderstaande simulatie blijkt dat om de lokale groei in duurzaam VONA te stimuleren vooral dient ingezet te worden op de trein zelf met het station als Kempische Poort, met meer overstappers en de fiets. De stad Herentals is bijgevolg voorstander om volgende zaken aan te pakken:

- De uitrusting van het stationsareaal afstemmen op een betere treindienst voor heel de Kempen. Dus een herschikking van de sporen- en perronsituatie voor een vlotte, veilige en betrouwbare treinenloop, een verbeterde overstapsituatie met meer aansluitende treinen aan één perron en met goed toegankelijke treinen en perrons.
- De uitrusting van de fietsvoorzieningen als meest duurzame ontsluitingsmiddel van het ruime stedelijk gebied, met meer radiale routes gericht op het station en een complete service rondom het stalle.

	Referentiescenario		Scenario trein +25%		Scenario trein +50 %	
	2007	%	2012	% trend	2020	% trend
Te voet	1280	40%	1480	37% -	1296	27% -
Fiets, vouwfiets	576	18%	920	23% +	1344	28% ++
Bus De Lijn e.a.	480	15%	600	15% =	720	15% =
Trein (IC-IR-GEN)	192	6%	360	9% +	864	18% ++
K&R, taxi, cambio	256	8%	240	6% -	192	4% --
P&R	416	13%	400	10% -	384	8% -
Totaal	3200	100%	4000	100%	4800	100%

Referentiewaarden : "totaal" uit Reizigerstellingen NMBS 2007, "fiets" en "P&R" uit tellingen op het terrein (20/11/2008) de overige aandelen zijn geschat

Trend = mogelijke indicatieve evolutie tegenover de referentie van beleidsmatig gewenste aandeel (vooral pro trein en fiets)



Parkeren in stationsomgeving



fietspad in stationsomgeving

Uit de groeiscenario's blijkt verder dat best wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit en het STOP-principe:

- dat het parkeerareaal beter niet meegroeit want iedere treinreiziger die parkeert bij het station, blijft gebruik maken van het lokale wegennet en zorgt dus voor bijkomende verkeersbelasting. Bijgevolg bieden P&R en K&R geen meerwaarde voor de stad zelf.
- dat het busaandeel constant zou blijven, wat wel in een nominale groei resulteert.
- dat het fietsaandeel sterk zou moeten groeien. Fietsen heeft, na stappen, de kleinste impact op de omgeving. Toch is het bereik met de fiets maar liefst tien maal groter dan te voet. In die zin biedt de fiets een grote meerwaarde en groeipotentieel in een groeiende stad.

De stad Herentals is daarom ook voorstander van het uitbouwen van een volledige fietsservice in een grondig op te waarden Fietspunt. Dit behoort tot het courante beleid van onder meer de NMBS-holding, samen met Cambio, taxivoorzieningen en een commercialisering onder de merknaam Het Station.



Ontsluiting Wuytsbergen – bouw nieuwe pendelparking

De oorspronkelijke invulling van het gebied met wooneenheden en de mogelijkheid om kleine winkels en horecazaken te voorzien, werd niet behouden. Er werd vooropgesteld om minder wooneenheden in te passen met een groter behoud van het aanwezige groen. Verder zal veel aandacht gaan naar een goede koppeling van de groene wijk met de stationsomgeving en een goede fietsbereikbaarheid van het centrum van Herentals.

Voor de berekening van het verkeer dat richting parkeergebouw ten noorden van de sporen zal rijden, vertrekken we van de verdeling zoals die werd opgemaakt in het vorige mobiliteitsplan. Uit de verdeling van de abonnementen bleek dat 54% uit Noorderwijk, Morkhoven of elders kwam. Vertrekkend van het aantal opstappers in 2009 (3.556) geeft dit 1.920 opstappers die verder moeten worden verdeeld over het netwerk. Het grootste deel hiervan komt vanuit het noorden of oosten en wordt via Augustijnenlaan of Olympiadelaan naar de pendelparking geleid. Enkel de abonnees die vanaf de Lierseweg en Herenthoutseweg komen, worden verondersteld de route via Koeterstraat te nemen.

<i>route</i>	<i>aantal</i>	<i>percentage</i>	<i>Op basis van opstappers 2009 (3556)</i>
Poederleeseweg Olympiadelaan	466	38%	
Lichtaartseweg Ringlaan Olympiadelaan	87	7%	
St.-Jobsstraat Ringlaan Olympiadelaan	1	0%	
<i>totaal Olympiadelaan</i>	<i>554</i>	<i>45%</i>	
Aarschotseweg Ringlaan Augustijnenlaan	136	11%	
Geelseweg Ringlaan Augustijnenlaan	257	21%	
<i>totaal Augustijnenlaan</i>	<i>393</i>	<i>33%</i>	
Herenthoutseweg Ringlaan Koeterstraat	103	8%	153
Lierseweg Koeterstraat	164	14%	269
<i>totaal Koeterstraat</i>	<i>267</i>	<i>22%</i>	
<i>totaal</i>	<i>1214</i>	<i>100%</i>	

Dit betekent dat vanaf de Lierseweg een 270-tal voertuigen naar de pendelparking zullen rijden. Ook de abonnees die vanaf de Herenthoutseweg komen worden verondersteld de route via de Ring naar de Koeterstraat te volgen; vanuit deze richting worden ongeveer 150 voertuigen verwacht.

Hierbij gaan we er echter van uit dat alle abonnees zich met de wagen zullen verplaatsen. Zowel vanuit Noorderwijk – Morkhoven als vanuit Grobbendonk (Lierseweg) is er een busaanbod. Op de Lierseweg rijdt lijn 150 met 2 ritten per uur, de ganse dag door. Op de Herenthoutseweg bieden lijn 222 een halfuurfrequentie; lijn 221 is schoolvervoer. We gaan er daarom van uit dat ongeveer 10% gebruik maakt van het openbaar vervoer in het vortransport naar het station.

Dit maakt dat vanaf de Lierseweg nog 242 voertuigen mogen worden verwacht en vanaf de Herenthoutseweg nog 138 voertuigen. Deze cijfers zijn gebaseerd op de laatst gekende cijfers van het aantal opstappers in Herentals (2009). Rekening houdend met de stijging die telkens werd genoteerd ten opzichte van vorige tellingen en met de ambitie van de NMBS zelf om meer reizigers te gaan vervoeren, mogen we ervan uitgaan dat de reële cijfers nog hoger zullen liggen en in de toekomst nog verder zullen stijgen.

Om de pendelparking te bereiken kan het verkeer via de De Beukelaer-Pareinlaan en Ekelstraat geleid worden ofwel via de Koeterstraat, ook afhankelijk van het concept dat wordt gekozen voor de ontsluiting van de wijk Wuytsbergen. Het profiel van Ekelstraat en Koeterstraat is vergelijkbaar (geen fietspaden en aan één zijde een parkeerstrook); de woningen langs beide straten hebben meestal een voortuinstrook en liggen dus niet direct langs de weg. Aangezien de route langs de Koeterstraat korter is (550 m tegenover 1,6km voor de Ekelstraat), lijkt het aangewezen het verkeer naar de pendelparking hier langs te leiden. Dit betekent dus een extra belasting van de Koeterstraat met ongeveer 380 voertuigen.

Het creëren van deze toegang naar de pendelparking vraagt ook een aanpassing van het kruispunt van de Ring met de Lierseweg. Dit is nu ingericht met de nadruk op de bereikbaarheid van het centrum via de Lierseweg; Koeterstraat is hier duidelijk ondergeschikt maar zal in de toekomst een belangrijkere rol gaan spelen.

Voor een woonstraat wordt uitgegaan van een capaciteit in functie van leefbaarheid van 250 voertuigen per uur per richting. Er zijn geen gegevens bekend van de huidige verkeersbelasting.

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/richting)
primair	omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3600	3600
secundair (hoofinvalsweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
stedelijke hoofdstraat	2x1, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
lokale verbindingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
interne ontsluitingsweg			400
wijkverzamelweg	2x1, groot aantal kruispunten		250
woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		

Overzichtstabel capaciteit verschillende wegencategorieën

HALTEPLAATS WOLFSTEE

Naast het station in Herentals zelf is de stad Herentals voorstander om ook de halteplaats Wolfstee te behouden en te versterken. De halte wordt momenteel bediend door 2 L-treinen per uur en heeft slechts een beperkt aantal opstappers. Toch is er potentieel om te groeien door de ligging vlakbij het bedrijventerrein Wolfstee - Klein-Gent en het geplande bedrijventerrein Heirenbroek. Verder heeft halteplaats Wolfstee ook potentieel om uit te groeien tot een park & ride voor reizigers richting Antwerpen.

Om dit potentieel te realiseren dienen een aantal aanpassingen te gebeuren om bijvoorbeeld de stallingsmogelijkheden voor wagen en fiets en de bereikbaarheid van de halte te verbeteren. Om dit laatste aspect te verbeteren dient o.a. aandacht te gaan naar een correcte en consequente bewegwijzering en het wegwerken van barrières (spoorlijn, E313 en Albertkanaal). De komst van de fietssostrade langs spoorlijn 15 zal de bereikbaarheid per fiets sterk verbeteren.

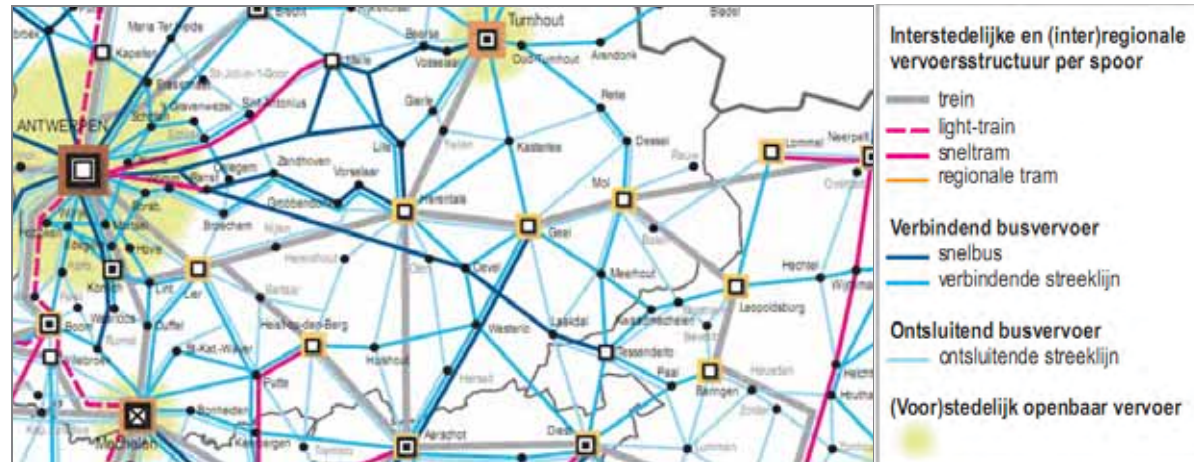
BUSNETWERK DE LIJN

Versterking van het openbaarvervoernet

In het kader van het Netmanagement heeft De Lijn haar Mobiliteitsvisie 2020 in april 2009 publiek gemaakt. De visie van De Lijn steunt heel sterk op de stedenhiërarchie zoals vastgelegd in de ruimtelijke structuurplannen en op verbindingstypes zoals vastgelegd in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het besluit Netmanagement. Speerpunten zijn:

- reactivering van de spoorlijn Herentals – Aarschot, als deel van de verbinding Turnhout – Leuven;
- versterking van bestaande streekbuslijnen wordt onderzocht.

Er worden geen uitspraken gedaan over een lokale bediening met bijvoorbeeld een stadsnet Herentals.



Uittreksel uit: Overzichtskartaal uit de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn met Herentals bijna in het midden.

In dit wensnet worden voorts voor het busvervoer nabij Herentals volgende lijnen geselecteerd:

- snelbuslijnen richting Zandhoven en Malle;
- verbindende streeklijnen richting Zandhoven, Malle, Kasterlee, Oevel – Diest;
- streekbuslijnen in nog vijf richtingen.

Implementatie is mogelijk na potentieelonderzoek, waarborgen op doorstroming en beschikbare exploitatiebudgetten. Uiteraard zijn de voorgestelde wenslijnen, meestal bestaande lijnen, die een opwaardering vragen. En dus gaat het niet zozeer om veel nieuwe lijnen, uitgezonderd de spoorlijn naar Aarschot.

De stad Herentals is vragende partij om de verbinding met het openbaar vervoer tussen Herentals centrum en de deelgemeenten te verbeteren. Daarnaast wil de stad de beslissing in verband met de afgeschafte buslijnen laten herzien. Vooral in het weekend is het aanbod duidelijk gedaald.

Doorstroming

De spooroverweg aan de Belgiëlaan is hierbij het grootste knelpunt. In het opgemaakte Masterplan wordt daarom de keuze gemaakt van een ongelijkvloerse kruising om te zorgen voor een vlotte doorstroming van de bussen in de stationsomgeving, met het oog op een betrouwbare dienst en een betrouwbare overstap met de trein.



Masterplan stationsomgeving door Euro Immo Star nv: overzicht circulatie bussen in stationsomgeving met ongelijkvloerse kruising aan Belgiëlaan

6.4 / WEGENNETWERK (B4)

SNELHEIDSBELEID

Zone 70

- Ringlaan (verder te onderzoeken na aanleg van vrijliggende fietspaden)
- Lierseweg
- Poederleeseweg
- Lichtaartseweg
- Geelseweg
- Aarschotseweg
- Herenthoutseweg

Zone 50

- Wuytsbergen
- Ekelstraat
- Sint-Jobstraat
- Koppelandstraat
- Gareelmakersstraat
- Augustijnenlaan
- Lange Eerselstraat en Veldhoven
- Ventwegen langs Ringlaan

Volgende landbouwwegen worden geselecteerd als straten met een zone 50 regime.

- Hoge Weg
- Duipt
- Hoge Weg (tussen spoorweg en S. Daemsstraat)

-
- Schravenhage –Lankem
 - Broekhoven
 - Keinigestraat als fietsas
 - Nieuwe verkaveling ontsloten via ontsluitingslus Doornestraat – Schransstraat

Zone 30:

- Acacialaan
- Albertstraat / Leopoldstraat / Kerkeblok / Boudewijnstraat / Astridstraat / Grote Plek / Reibos
- Azaleastraat
- Bakendonk
- Begijnenstraat
- Begijnhof
- Berkenlaan
- Blijdenberg
- Bloemenplein
- Bovenrij
- Bremstraat
- Brouwerijstraat / Kleuterstraat
- Collegestraat
- Dahliaplein
- De Kastanjelaan
- De Lindenlaan
- De Paepestraat
- Dopheidestraat / Vuurdoornstraat / Elzenstraat / Steenovens
- Draaiboomstraat / Blindestraat / Grotstraat
- Driesbos
- Drijvelden
- Eusselstraat
- Fierland
- Galgeveld, Heuvelstraat
- Hofkwartier
- Ijzergieterijstraat
- Kapucijnenstraat

-
- Kerkplein
 - Kerkstraat
 - Klapvekens
 - Kloosterstraat
 - Koningsveld / Driehoek / Prinsenstraatje
 - Koninkrijk
 - Koppelandstraat
 - Koulaak
 - Lantaarnpad
 - Larikslaan
 - Leliestraat – Rozenlaan
 - Lindekensstraat
 - Maalderijstraat / Binnenweide / Buitenweide / Ploegstraat
 - Magdalenastraat
 - Meidoornlaan
 - Mispelaar, Krombaak, Korte en Lange Akker
 - Netelaan
 - Nieuwstraat
 - Nonnenstraat
 - Oude Dreef
 - Palmenlaan
 - Pastoorsbos
 - Raapbreukstraat
 - Romeroplein
 - Schonendonk
 - Schoolstraat
 - Sint-Antoniusstraat
 - Sint-Niklaasstraat / Dorp / Rode-Leeuwstraat / Tempels / Breidelstraat / eerste stuk Goorstraat
 - Spoorwegstraat
 - Stationsstraat
 - Sterrebos / Hofkensbos / Grebbenbos / Tonnebos / Emmeleer / Venheide
 - Tarwestraat / Roggestraat / Haverstraat / Klaterteer
 - Tulpenstraat
 - Turfkuilen

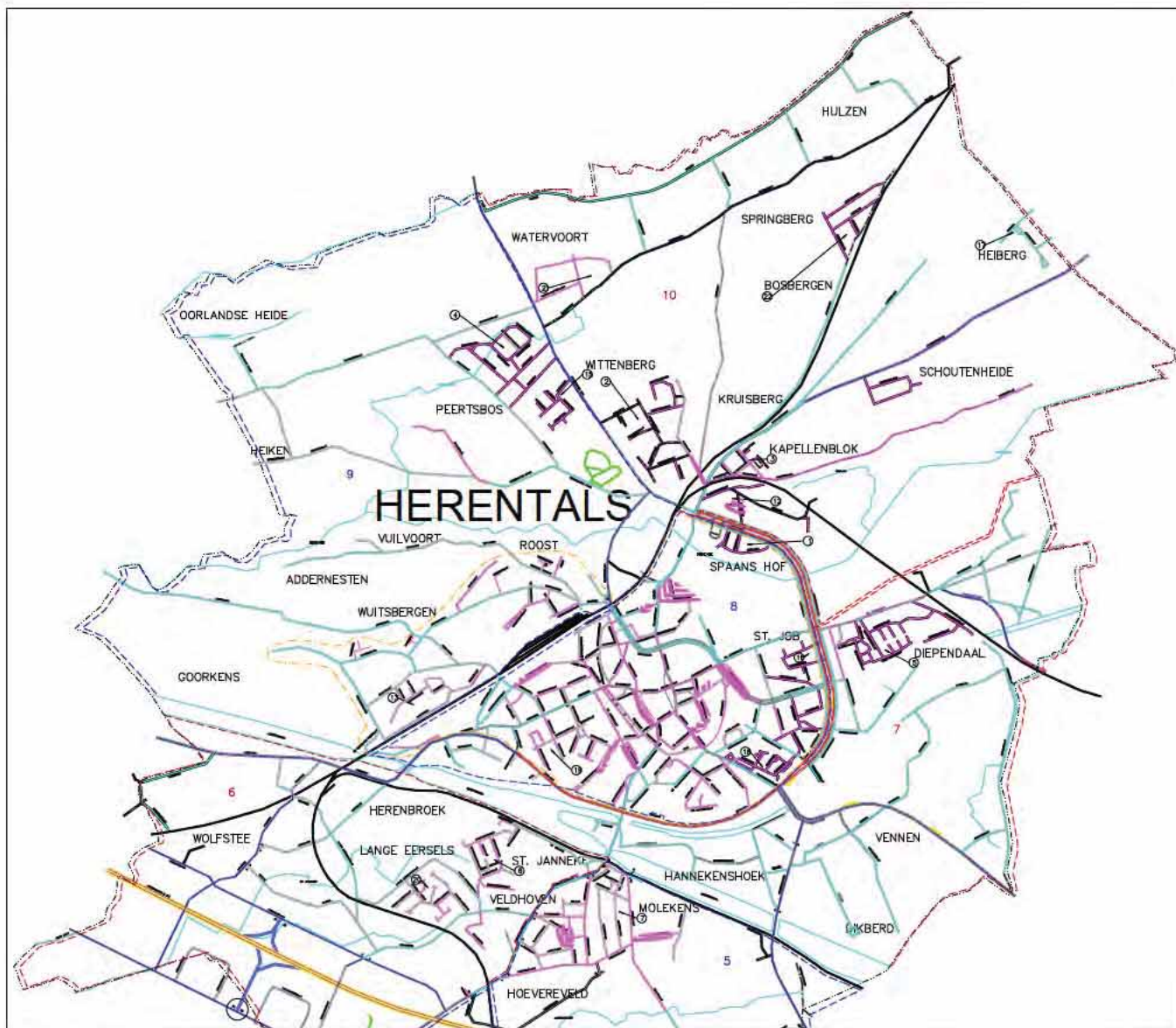
-
- Vaartstraat
 - Wijk Processieweg
 - Wijngaard
 - Zandkapelweg tot Hoogton
 - Zandkuil
 - Zandstraat
 - Zeven Zillen / Lusthof / Bunderstraat / Vetersdel / Boekweitstraat / Neerhof / Drie Eikenstraat / Mussenblok / Woud

De stad voert de zones 30 verder in voor de woonwijken van Herentals, Noorderwijk en Morkhoven en evalueert het effect van de zone 30 op de verkeersveiligheid in deze wijken. Indien nodig zal de stad kleine infrastructuraanpassingen uitvoeren om de zone 30 af te dwingen.

DOORSTROMING RINGLAAN

Om de doorstroming van het verkeer op de Ringlaan te verbeteren, zal de kruising met de IJzeren Rijn ongelijkgronds worden aangelegd. De Olympiadelaan - Vorselaarsebaan - N153 vormen een kruispunt. Dit kruispunt wordt beveiligd door middel van verkeerslichten. Langs de Olympiadelaan liggen enkelrichtingsfietspaden, deze sluiten aan op het dubbelrichtingsfietspad langs de N153. Het dubbelrichtingsfietspad is gelegen aan de centrumzijde. De N153 begint na het kruispunt te zakken aan een hellingspercentage van 5% en bereikt zijn laagste punt (-6.50m onder het maaiveld) voor de bestaande AVEVE. Hier kan in fase 2 een lichtengeregeld kruispunt worden ingericht. Het fietspad zakt ook onder de spoorweg aan een hellingspercentage van 4.4%. Dit fietspad maakt de aansluiting met het non-stopfietspad langs de spoorlijn 15. De N153 loopt onder de spoorlijn door en blijft beneden (-5.50m onder maaiveld) in open sleuf.

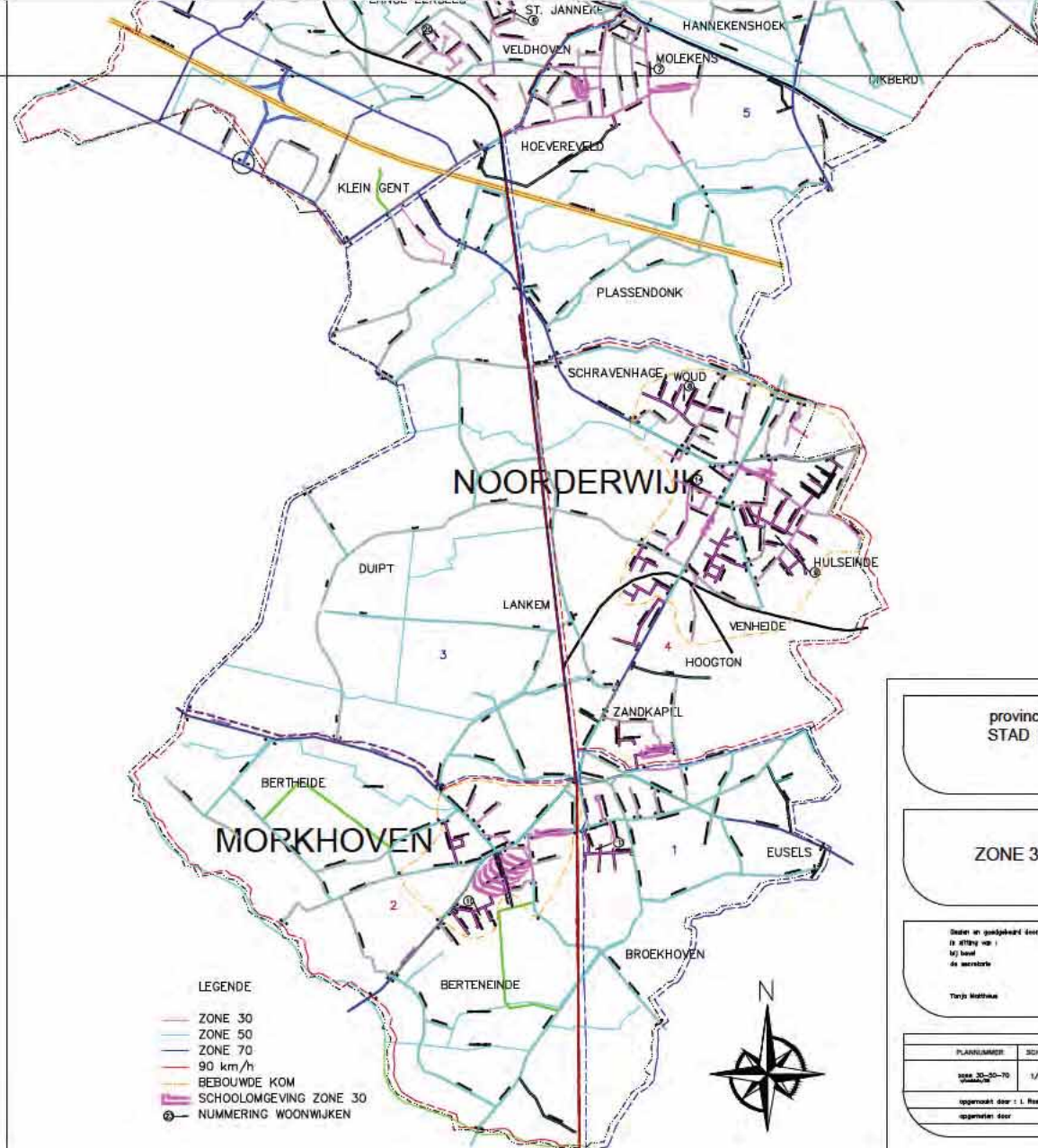
Het dubbelrichtingsfietspad, langs de N153, loopt terug naar het maaiveld via een helling van 4.4% en sluit aan op de as N123 - Nederrij. De fietsers rijden vanaf hier mee met het verkeer. Vanuit de open sleuf van de N153 - R15 zijn een afrit en een oprit voorzien aan 5%. Deze komt uit of vertrekt van een weefzone van 100 meter. In deze weefzone wordt steeds de uitwisseling gemaakt tussen enerzijds het lokale centrum en N123-verkeer en anderzijds het doorgaande verkeer van de R15. De ventwegen, Cardijnlaan en de Oud-Strijderslaan, worden opgevat als eenrichtingsstraten. De andere zijde van de R15 wordt bereikt via een terugdraaipunt. De R15 loopt onder dit punt door en begint erna te stijgen aan 5% naar het niveau van het maaiveld.



Stad Herentals
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan
 Beleidsplan
 mei 2014

SNELHEIDSPAN

kaart 6.4a



- LEGENDE
- ZONE 30
 - ZONE 50
 - ZONE 70
 - 90 km/h
 - REBOUWDE KOM
 - SCHOOLOMGEVING ZONE 30
 - 1 NUMMERING WOONWIKJEN



provincie Antwerpen
STAD HERENTALS

ZONE 30 - 50 - 70

Deuren en goedkeurd door het schepenvoetstuk van de stad Herentals
in afzand van:
de secretaris de burgemeester

Tineke Mathias J. Peeters

PLANNUMMER	SCHAAL	DAATUM	WELZORG
zone 30-50-70 Herentals	1/10.000	nov 2011 9 okt 2011	
opgesteld door: I. Roelans		opgesteld door	Janet 2011
opgesteld door		10 oktober 2011	



Stad Herentals
Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan
Beleidsplan
mei 2014

SNELHEIDSPAN

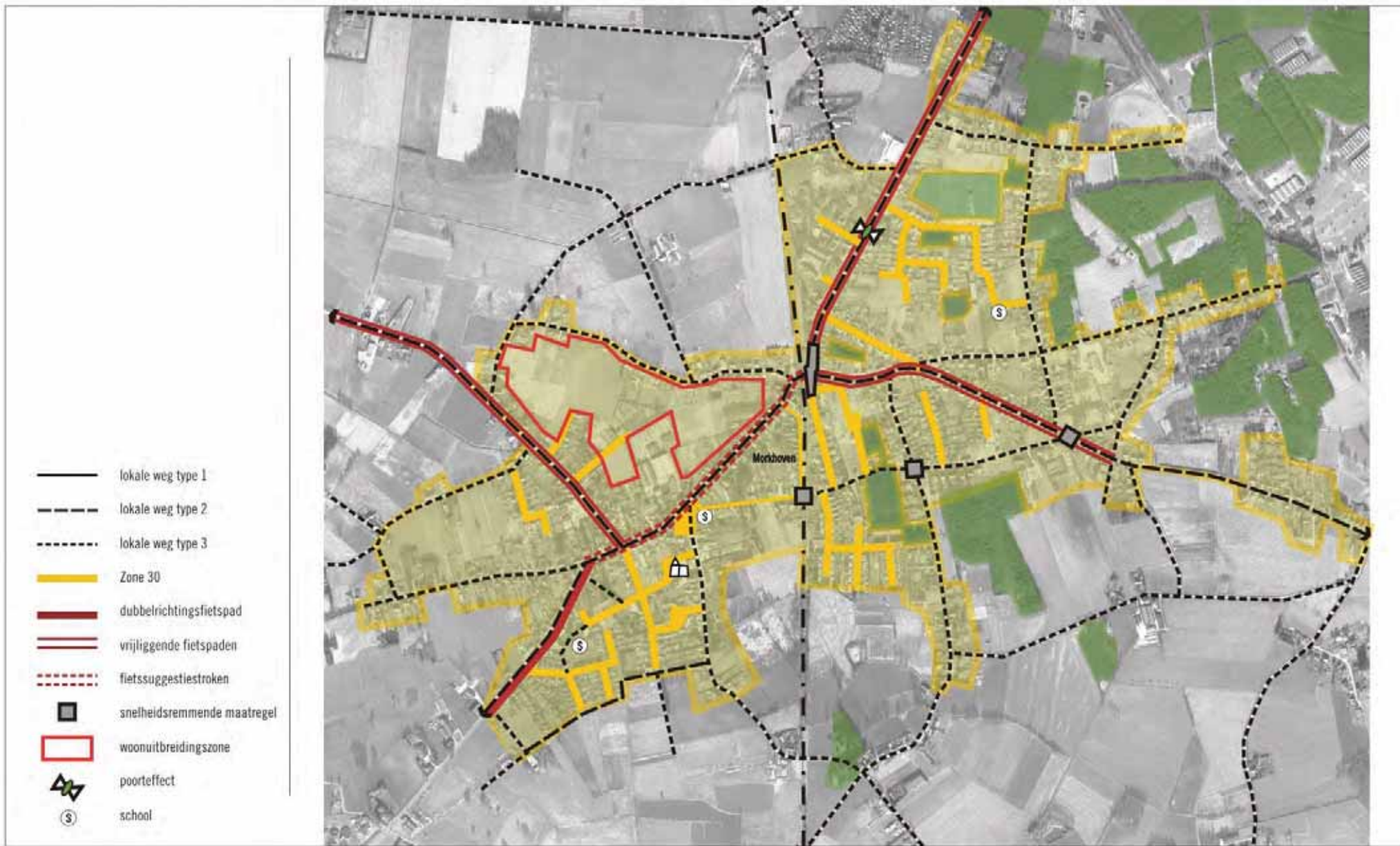
kaart 6.4b

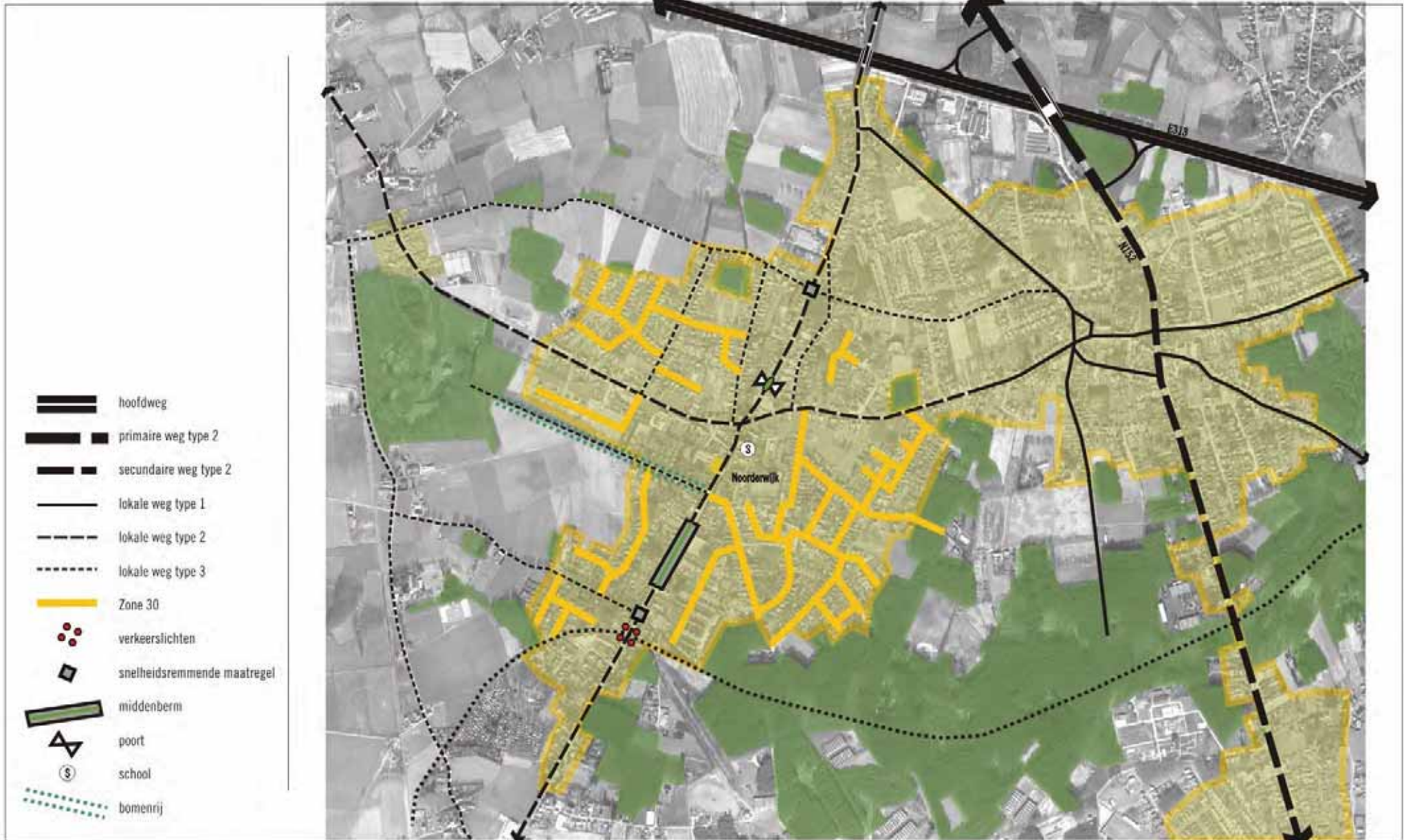


Masterplan stationsomgeving door Euro Immo Star nv: technisch plan oplossing Ringlaan - spooroverweg

6.5 / VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID (B5)

- De ongelijkvloerse kruising van de Belgiëlaan - spoorweg wordt verder onderzocht. Bij een heraanleg kan het toekomstige fietspad langs de spoorweg hierdoor ongelijkvloers de Belgiëlaan kruisen.
- Ten zuiden van het kanaal worden maatregelen genomen tegen sluipverkeer op de landelijke wegen;
- De schooluitgang in de Populierenlaan wordt beter geaccentueerd, en aan de schoolpoort zal meer voetgangersruimte worden voorzien.
- In de Sint-Jansstraat wordt de aansluiting van de fiets- en voetgangersdoorsteek beveiligd via een voetpaduitstulping. Naar aanleiding van de bouw van een school in de Engelsewijk wordt de fietsveiligheid onderzocht.
- De aansluiting van de Kleuterstraat op Ring wordt beter geaccentueerd door een inritconstructie.
- De rotonde aan het kruispunt Koppelandstraat – Sint-Jobsstraat wordt afgeschaft (lange termijn). Er wordt een nieuwe rotonde aangelegd ter hoogte van de inrit naar de (ondergrondse) parking in het binnengebied van de OCMW-campus. Op die manier wordt de ontsluiting van de parking duidelijker. Het kruispunt Koppelandstraat - Sint-Jobsstraat wordt ingericht met een middenberm. Hierdoor wordt het doorgaande verkeer doorheen de stad geweerd en kan de leefbaarheid in beide straten verbeteren. Via de middenberm wordt een beveiligde fietsoversteek voorzien. Ter hoogte van de ingang van de school in de Augustijnenlaan wordt een tweede rotonde aangelegd die als keerpunt fungeert en de parking van de school ontsluit. De Koppelandstraat wordt op korte termijn heringericht, de Sint-Jobsstraat (eerste deel) zal op middellange termijn worden aangepakt. Beide straten worden heringericht als enkelrichting.
- voor het kruispunt van de Servaes Daemsstraat met Ring in Noorderwijk zal de stad onderzoeken of verkeerslichten hier de doorstroming kan verbeteren. Aan Henrad op de Herenthoutseweg komt een conflictvrije linksafstrook bij de verkeerslichten.



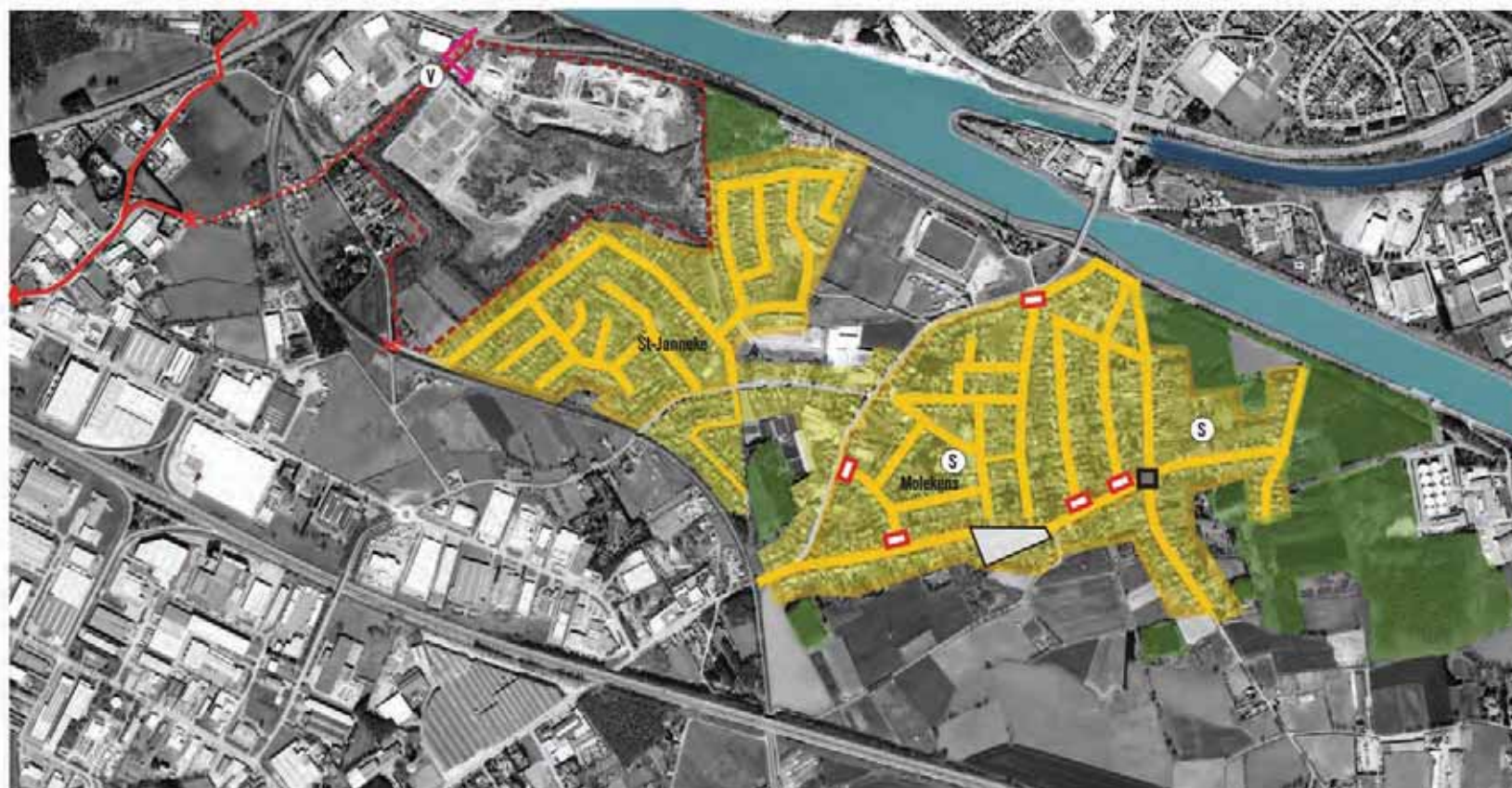


Stad Herentals
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan
 Beleidsplan
 november 2013

ZONE 30 NOORDERWIJK

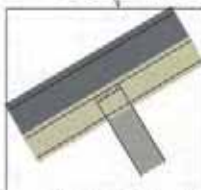
kaart 6.5b

-  Zone 30
-  inritconstructie
-  snelheidsremmende maatregel
-  plein/plateau
-  knip na realisatie nieuwe bedrijvzone
-  nieuwe bedrijvzone
-  vrachtwagensluis
-  toegang vrachtverkeer Heizenbroek
-  verbetering fietspaden langs Wolfstee
-  uitbouw fietsroute langs Rietbroek
-  school

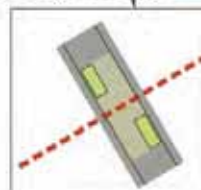




-  Zone 30
-  bestaande inritconstructie
-  wandelpad

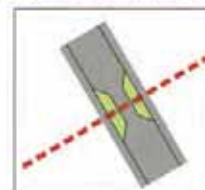


Bestaande inritconstructie



Beveiligen oversteek
d.m.w. asverschuiving

Of



Beveiligen oversteek
d.m.w. wegversmalling



Stad Herentals
Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan
Beleidsplan
november 2013

ZONE 30 WOONKERN DIEPENDAAL

kaart 6.5d

-  Zone 30
-  accentueren toegang wijk
-  middenberm
-  bestaande plateau
-  verkleinen kruispuntoppervlak
-  nieuwe fietsroute langsheen spoorweg
-  rotonde
-  school



ZONE 30 WOONKERN KAPELLENBLOK

VECTRIS



Stad Herentals
Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan
Beleidsplan
november 2013

kaart 6.5e

6.6 / PARKEERBELEID (B6)

De stad Herentals wil een parkeerbeleid voeren waarbij de nodige aandacht gaat naar de verschillende doelgroepen: langparkeerders, bewoners, bezoekers, winkelaars... De stad zal samen met de handelaars onderzoeken of het mogelijk is om de vrijdagmarkt naar het centrum te verplaatsen en wat de impact zal zijn op de parkeercapaciteit. In overleg met de handelaars wordt de Zandstraat Winkelwandelstraat uitgebreid naar de vrijdagse markten van 8u tot 14u.

Alle parkeerterreinen bevinden zich op wandelafstand van de winkelstraten. Op de Augustijnenlaan, de Belgiëlaan, de Molenvest en aan het station kunt u gratis parkeren. Voor een korte uitstap kunt u ook in de meeste centrumstraten gratis parkeren. De stadsrand is er voor bezoekers die gratis en langdurig willen parkeren. In het stadscentrum wordt bij parkeren voorrang gegeven aan bewoners en klanten. Daarom heeft het stadsbestuur vanaf 1 maart 2012 de blauwe zone in het centrum uitgebreid. In de blauwe zone kan men met een bewonerskaart onbeperkt parkeren. Zonder bewonerskaart is men verplicht in de blauwe zone de parkeerschijf te gebruiken van 9 tot 18 uur, behalve op zondagen en feestdagen. Parkeren met een parkeerschijf kan maximaal twee uur.

Betalend parkeren kan op de Grote Markt, achter zaal 't Hof en hotel Karmel, aan de Sint-Waldetrudiskerk en in de Zandstraat, de Bovenrij, het Hofkwartier en de Fraikinstraat. Wie korter dan tien minuten parkeert, kan hier een gratis ticket nemen aan de parkeerautomaat.

Verder is er een systeem met parkeerkaarten, dat zal worden geëvalueerd. Momenteel worden er per gezin maximaal 2 bewonerskaarten afgeleverd. Per voertuig levert de stad een bewonerskaart af. Is er geen garage of parkeerplaats aan de woning of het appartement, dan mag er maximaal voor twee voertuigen een bewonerskaart aangevraagd worden. Is er wel een garage of een parkeerplaats, dan heeft men recht op een bewonerskaart voor een tweede voertuig, maar niet voor het eerste. De bewonerskaarten kosten 25 euro voor het eerste voertuig en 75 euro voor de kaart van het tweede voertuig. Als de woning wel over een eigen garage of parkeerplaats beschikt en het gezin gebruikt twee of meer wagens, dan heeft men recht op één kaart, die 75 euro kost.

De stad heeft de blauwe zone opgedeeld in vier sectoren: sector Station (rode bewonerskaart), sector Ziekenhuis (groene bewonerskaart), sector Oost (gele bewonerskaart) en sector West (bruine bewonerskaart). Met een bewonerskaart van een bepaalde sector kan men langdurig parkeren in de straten van die sector waar bewonersparkeren toegestaan is. De bewonerskaart kan niet gebruikt worden op plaatsen waar betalend parkeren geldt.

Zowel het systeem van de blauwe zones als de parkeerkaarten zal in de eerste helft van 2014 geëvalueerd worden.

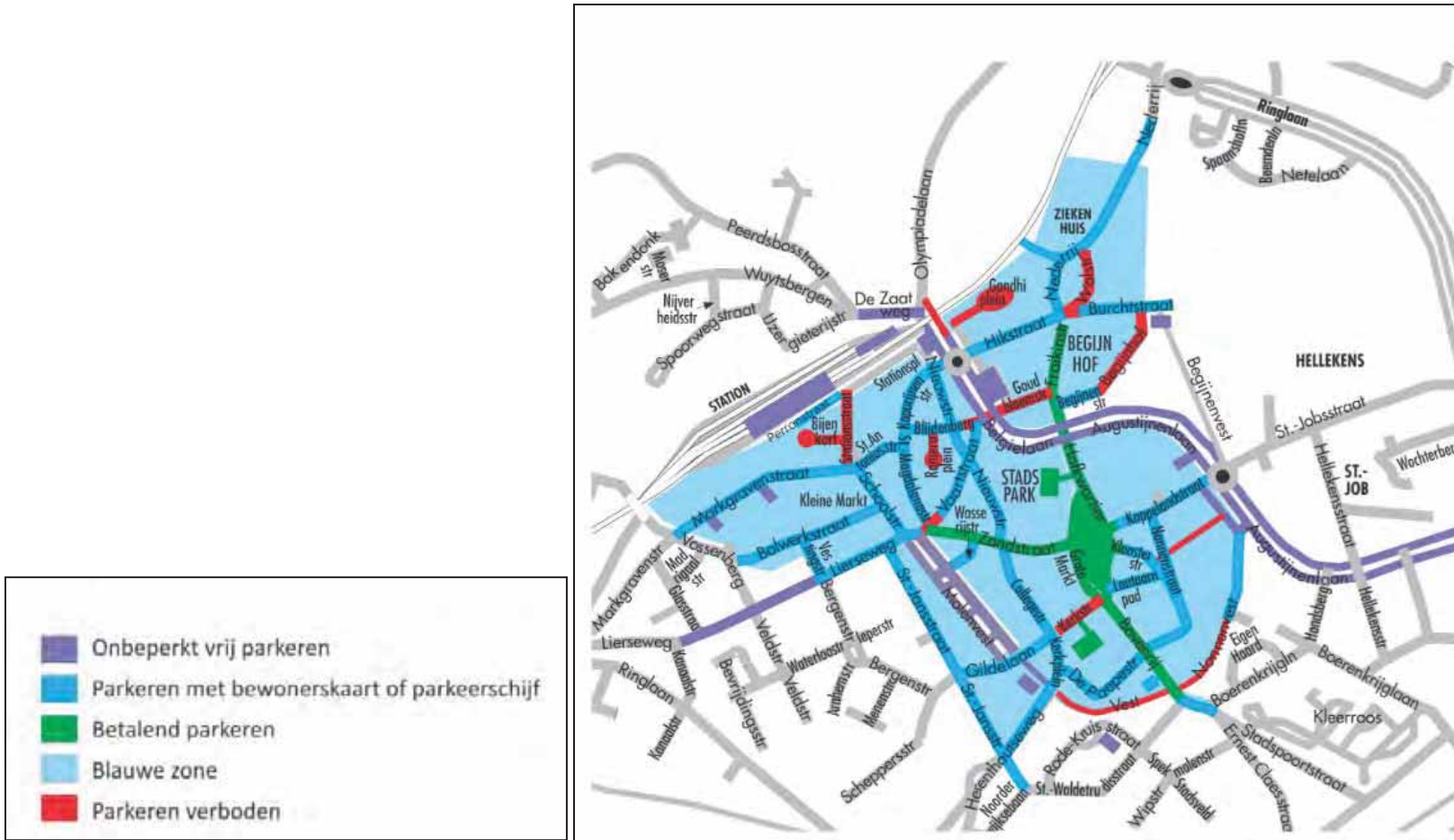
Het noordelijke deel van de Grote Markt wordt parkeervrij gemaakt. Om het verdwijnen van deze parkeerplaatsen op te vangen, wordt het binnengebied Schaliken ontwikkeld. Hier worden bijkomende parkeerplaatsen voorzien, op loopafstand van de Grote Markt.

Om het langparkeren in de woonstraten in de ruimere stationsomgeving tegen te gaan, werd hier al een blauwe zone ingevoerd. Ook de straten rond het Begijnhof worden opgenomen in de blauwe zone. Hier wordt een hogere parkeerdruk door langparkeerders gemeld, omwille van de aanwezige scholen. Door het invoeren van de blauwe zone worden de langparkeerders geweerd.

De stad zal met de eigenaar van de Delhaize onderhandelen om het parkeerterrein buiten de openingsuren voor iedereen toegankelijk te maken. De stad zal daarna ook initiatieven nemen om gronden te verwerven en in te richten als buurtparkings (bv. aan Boerenkrijglaan en Markgravenstraat). De bestaande buurtparkings aan de Sint-Magdalenastraat en de Rode-Kruisstraat worden heraangelegd.

Om te zorgen voor een uitbreiding van de parking voor het ziekenhuis zal worden onderzocht of er verdere samenwerkingsmogelijkheden zijn met de eigenaar van het terrein aan Nieuwland.

Het parkeerverbod voor bestelwagens wordt op korte termijn bijgestuurd.



Overzichtskartaart parkeren in centrum Herentals

6.6.1 / Fietsenstallingen

Voor het centrum binnen de Vesten wordt geopteerd voor meer en eenvoudige fietsenstallingen.

Nabij verkeersaantrekkende functies voorzien we voldoende fietsenstallingen. In het geval van de stationsomgeving wordt een nieuwe grote fietsenstalling geïntegreerd in een nieuwe fietsonderdoorgang. Op de Grote Markt en in het binnengebied Schaliken zullen ook extra fietsenstallingen worden voorzien. De stalling dient bij voorkeur gepositioneerd te worden als belangrijk onderdeel van de onthaalinfrastructuur. Voorrang van inplanting, dicht bij de ingang, is gewenst voor het parkeren van fietsen. Voldoende in aantal, overdekt, sociaal veilig en diefstalveilig en gebruiksvriendelijk zijn de belangrijkste eisen.

Minimaal op volgende plaatsen wordt verder onderzocht om (extra) functionele fietsenstallingen te voorzien:

- Aan het OCMW;
- Het BLOSO-centrum;
- Het Administratief centrum;
- Het kerkplein voor de Sint –Waldetrudis kerk;
- De bibliotheek;
- De begraafplaatsen;
- Dorpshuizen
- Lokale werkwinkel en politiezone Neteland.
- Aan bushaltes die te ver van een woongebied of een bedrijventerrein liggen, of wanneer aan betrokken halte een hogere frequentie wordt aangeboden, of indien aan die halte een lager tarief van toepassing is.

Aantal te voorziene fietsenstallingen:

- Stationsomgeving: Op basis van het aantal op- of afstappende reizigers wordt het benodigd aantal fietsenstallingen berekend. Hierbij gaan we uit dat 22 tot 30% zich in het vortransport verplaatst met de fiets (Bron: OVG Vlaanderen). Op korte termijn kan dus best voorzien worden in 698 fietsenstallingen (22% van de 3.173 opstappende reizigers) en op lange termijn 952 (30%).
- Ziekenhuis: Er dienen 15 fietsenstallingen voorzien te worden per 100 bedden voor de bezoekers/patiënten en 30 fietsenstallingen voor het personeel.
(Bron: CROW, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom)
- Dienstencentrum: 2 tot 4 fietsenstallingen per balie.
(Bron: CROW, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom)

6.7 / VRACHTVERVOER (B7)

Gewenste routes zwaar verkeer niveau gemeente

Het zwaar verkeer zal bij voorkeur zoveel mogelijk het bovenlokale wegennet volgen en pas in laatste instantie het lokale wegennet gebruiken om de bestemming te bereiken. De stad Herentals zal maatregelen nemen om te vermijden dat doorgaand zwaar verkeer woonkernen belast; mogelijke ingrepen zijn het invoeren van circulatiemaatregelen of het plaatsen van hoogtebegrenzers. Maatregelen zullen worden genomen op de Lange Eerselsstraat, Klein Gentstraat, Rietbroek en Veldhoven.

De stad zal verder met het Vlaams Gewest en de buurgemeenten afspraken maken over aangepaste routes zwaar verkeer om zo het centrum van Morkhoven en Noorderwijk te ontlasten.

Kaderend binnen die visie zal het gebied gelegen tussen de kernen van Herenthout, Noorderwijk en Morkhoven worden afgebakend als één grote, stille landschapskamer, waar doorgaand verkeer wordt geweerd. De toegangen tot het gebied worden geaccentueerd met poorten. Binnen deze zone geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Om het doorgaande (vracht)verkeer doorheen het gebied te weren wordt gewerkt met een lussensysteem. Om de toegankelijkheid voor het landbouwverkeer te garanderen, wordt gewerkt met een tractorsluis. Ook de dwarsende wegen tussen de groene kamers en de bebouwde kernen van Morkhoven en Noorderwijk worden ontmoedigd voor doorgaand verkeer.

Geplande bedrijvigheid en ontsluiting

In het kader van het ENA wordt de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heirenbroek vooropgesteld. De stad zal bij de NV Scheepvaart aandringen op de ontwikkeling van het gebied. Het terrein ligt net ten zuiden van het Albertkanaal en ten oosten van spoorlijn 15. Voor de invulling van dit bedrijventerrein wordt gemikt op bedrijvigheid met een watergebonden karakter, zodat een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half)afgewerkte producten over het water zal worden aan- en afgevoerd. Hierdoor wordt de belasting van het wegennet beperkt. Daarnaast biedt ook de spoorlijn 15 Antwerpen – Hasselt de mogelijkheid om vervoer over het spoor te organiseren. Om de overslagzone te optimaliseren, kan worden onderzocht of het bestaande spoor in het plangebied dient te worden verlegd. Daarbij dient echter ook rekening te worden gehouden met de visie van De Lijn om de afgeschafte spoorverbinding tussen Herentals en Aarschot nieuw leven in te blazen.

Er dient vermeden te worden dat vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Heirenbroek op het lokaal wegennet terechtkomt. Dit kan door de aansluiting op de N13 – Lierseweg en naar het op- en afrittencomplex 21 op de E313 te optimaliseren. Tegelijk zullen maatregelen worden genomen om mogelijke sluiproutes minstens voor vrachtverkeer onmogelijk te maken, bijvoorbeeld door hoogtebegrenzers. Op die manier worden problemen met verkeersleefbaarheid in de omliggende woongebieden zoals Meerhoeven, Veldhoven van bij de start voorkomen.

De stad plant ook de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen op de Geelseweg en op Dikberd-Vennen (tot aan de Honingstraat). Ook de herstructurering van Hannekenshoek gaat verder. Daarnaast start de stad een planningsproces op nieuwe bedrijven toe te laten op de voormalige kazerne Wolfstee.

Voor de beleving van de handelaars in het centrumgebied zal worden nagegaan of de invoering van venstertijden haalbaar is.

7 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Ondersteunende of flankerende maatregelen hebben de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag tot doel. Verschillende gedragsbeïnvloedende factoren moeten hierbij geïntegreerd bespeeld worden. Naast harde infrastructurele maatregelen zijn er dus zachte flankerende maatregelen nodig.

7.1 / VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

Vervoermanagement woon-werkverkeer

- De stad stimuleert de opmaak van een bedrijfsvervoerplan in de bedrijven met meer dan 50 werknemers.

Voorbeelden van mogelijke acties in bedrijven:

- bereikbaarheidsgids per bedrijf of per KMO-zone: hoe is de zone bereikbaar, met accent op openbaar vervoer, fiets en carpool;
 - organisatie van bedrijfsvervoer (eventueel in samenwerking met De Lijn);
 - aparte carpoolparking dichterbij de ingang van het gebouw;
 - overdekte en beveiligde fietsenstallingen
 - voorzien van omkleedruimte en douchemogelijkheden;
 - dienstfietsen voor kortere verplaatsingen;
 - vergoedingen voor gebruik fiets of openbaar vervoer in plaats van huidige autokilometervergoeding;
 - Opmaak van een bewegwijzeringsplan voor zwaar vervoer
- De stad geeft het voorbeeld met een bedrijfsvervoerplan voor het eigen personeel (bv. fietsvergoeding, dienstfietsen...).

Hiervoor kan de stad een beroep doen op de gratis begeleiding door het provinciaal mobiliteitspunt.

Vervoermanagement woon-schoolverkeer

- Opmaak of actualisering van schoolvervoerplannen.
- Informatie rond de bereikbaarheid van de school, met accent op collectief vervoer en fiets (per school of voor alle scholen van één deelkern). De stad zal de veiligste schoolroutes uitwerken en promoten.
- Reisadvies aan ouders en kinderen (vervoerswijzekeuze, aanbevolen routes).
- Aanspreekpunt in de school dat alle mobiliteitsinfo en -adviezen bundelt.

-
- Sensibilisatie, bijvoorbeeld campagne ‘met de fiets naar school’, Week van de zachte weggebruiker.
 - Lespakketten, niet enkel over veiligheid, maar ook over verplaatsingswijze, ...
 - Organisatie van fietspool: begeleid fietsen.
 - Veilige organisatie van het brengen en afhalen van de leerlingen: afzetplaatsen en shuttle.
 - Politiebegeleiding bij oversteek op schooluren ’s morgens en ’s avonds, ter hoogte van drukke fietsoversteekplaatsen.

Vervoermanagement

De stad moedigt autodelen en het gebruik van elektrische fietsen aan door samen met de horeca laadpunten te installeren en te promoten. Ook zullen de stadsdiensten meer gebruik maken van elektrische wagens.

Omwille van de positieve uitstraling van het fietsgebeuren wordt in een verdere ondersteuning voorzien van Herentals Fietst en Feest.

7.2 / TARIFERING

7.2.1 / Betalend parkeren in het winkelkerengebied

Langsheen de winkelstraten in het centrum is reeds betalend parkeren ingevoerd, inclusief op de Grote Markt. De nieuwe Parking Schaliken wordt eveneens opgenomen in de zone voor betalend parkeren.

7.3 / ALGEMENE SENSIBILISERING

De stad Herentals zal gebruik maken van bestaande campagnes om de duurzame alternatieven van de auto te promoten. Hierbij zal de stad onder andere verdere deelname aan met belgerinkel naar de winkel. (‘Met Belgerinkel naar de Winkel’ is de grootste fietspromotiecampagne van Vlaanderen).

Ook de politiezone speelt een rol op het vlak van sensibilisatie door preventieve acties (informatieverstrekking in (lokale) media, projecten in scholen, ...). De politiezone verstrekt advies en zorgt voor begeleiding van de verschillende verkeers- en dorpsraden (verkeerstellingen, voorbereiden van politiereglementen en –verordeningen).

7.4 / MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

7.4.1 / informatie over Openbaar vervoer

- Informatiecampagnes over de halte Wolfstee als P&R moet er voor zorgen dat het aantal opstappers stijgt.
- Bij het invoeren van nieuwe lijnen, dienstregelingen (gewoonlijk in december) of tarieven (in februari) wordt deze folder bijgewerkt. Met het oog op de uitgifte van deze folder kunnen de gemeente en de VVM de bijakte 7 afsluiten. Deze handelt over informatieverschaffing over het openbaar vervoer.

7.4.2 / Algemene campagnes

Algemene campagnes helpen gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan kunnen via campagnes ondersteund worden:

- Bij de inhuldiging van een belangrijke nieuwe fietsverbinding kan een fietsrouteplan worden uitgegeven. Door aan te tonen dat er effectief gewerkt wordt aan het fietsnetwerk, kunnen mensen overtuigd worden meer te gaan fietsen. Op zo een moment kan ook een persconferentie georganiseerd worden, zodat deze realisatie en het hele fietsbeleid van de gemeente in de belangstelling komen.
- Het informatieblad van de gemeente wordt reeds actief gebruikt als spreekbuis naar de bevolking toe. Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van acties rond snelheidsovertredingen en foutparkeren kunnen worden opgenomen. Daarnaast is het nuttig dat de projectwerking van de politie (bv. actie rond stoppen aan zebrapaden) in het informatieblad toegelicht wordt.
- Bij de uitbouw van het fietsroutenetwerk en tragewegennetwerk kan een folder uitgegeven worden.

7.5 / BEWEGWIJZERING PARKEERROUTE

Infoborden

De infoborden staan nabij de Ringlaan en de invalswegen. Ze zijn voorzien van een stadsplan met aanduiding van de parkings met de capaciteit en de belangrijkste publiekstrekkende functies. De informatie op de infoborden zal worden aangepast aan de gewijzigde situatie.

Ter hoogte van de infoborden wordt een uitwijkhaven voorzien, zodat de wagen even aan de kant kan worden gezet en de automobilist kan uitstappen om het bord te bekijken.

Voorwegwijzers op invalswegen en Ringlaan

Op de invalswegen nabij de Ringlaan worden alle parkings opgelijst. Elke parking is een zone en krijgt een specifieke kleur. Ook de P-route wordt vermeld, evenals het aantal parkeerplaatsen per parking. Op lange termijn kan eventueel worden gewerkt met dynamische bewegwijzering waarop het aantal vrije plaatsen per parking in de zone centrum in real time wordt aangeduid. Als een parking volzet is, kan men zo via de Ringlaan meteen doorrijden naar de volgende.

Eens men op de Ringlaan in de juiste richting rijdt, volgt men de borden 'P Herentals' tot de gewenste parking wordt aangeduid. De parkings worden enkel bewegwijzerd net voor het kruispunt waar men moet afslaan om de respectievelijke parking te bereiken. Consequent wordt op alle punten van mogelijke verwarring en op alle voorwegwijzers de P-route aangeduid.

Beslissingswegwijzers

Beslissingswegwijzers naar de parkings worden telkens aangebracht op het kruispunt waar de automobilist de Ringlaan -Augustijnenlaan hoort te verlaten om de parking te bereiken. Op de beslissingswegwijzers wordt het woord 'Zone' weggelaten, evenals het aantal parkeerplaatsen voor de parkings in de zone centrum. Verder worden de beslissingswegwijzers aangebracht op de kruispunten van de route naar de te volgen parking.

Retourbewegwijzering

Retourbewegwijzering wordt geplaatst op alle keuzepunten tussen de parking en de Ringlaan. Eens op de Ringlaan doet de automobilist een beroep op de algemene bewegwijzering.

Naast de gewenste routes voor het autoverkeer, zal de stad ook de nodige bewegwijzering voorzien op de fietsroutes.

7.6 / HANDHAVING

De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid, parkeergedrag, tonnenmaatbeperkingen e.d.

Ze doet dit door het uitvoeren van proactieve en actieve controles gericht naar plaats, tijdstip en weggebruiker, in het bijzonder met betrekking tot snelheid en alcohol en drugs en in het verkeer (WODCA-acties, snelheidscontroles, verkeerscontroles (gsm, gordeldracht, verzekering, keuring, fietscontrole, opgevoerde bromfietsen, zwaar vervoer, ...), deelname aan themaweken van BIVV, ...

Bijzondere aandachtspunten zijn wildparkeren en sociaal onverantwoord gedrag.

De politie zal een voorstel uitwerken voor een project met trajectcontrole en nummerplaatherkenning door middel van intelligente camera's.

8 / ACTIEPLAN

Volgende tabellen geven een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt, en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Om een goed overzicht te geven werden deze tabellen op verschillende manieren gesorteerd, namelijk naar werkdomein, locatie, termijn, doelstelling en initiatiefnemer, wat resulteert in **5 verschillende tabellen**:

- Actiepunten, per werkdomein (A-B-C)
- Situering in het netwerk of in de stad
- Beleidsdoelstellingen;
- Timing (prioriteitsrangschikking): korte termijn (2013 – 2015), middellange termijn (2016 – 2018) en lange termijn (6 à 10 jaar);
- Initiatiefnemer en partner.
- Raming

De vijf tabellen tonen steeds hetzelfde actieprogramma, maar de manier waarop de acties gesorteerd zijn, is verschillend, wat zorgt voor een betere leesbaarheid, afhankelijk van door wie en waarom het actieprogramma geraadpleegd wordt.

In dit rapport wordt enkel de eerste tabel (werkdomeinen A-B-C) weergegeven. De andere tabellen zijn raadpleegbaar in een digitaal bestand.

WERKDOMEIN A: IMPACT RUI MTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Werk- domein	Actie	Locatie	Hoofd- doelstelling	Tijming	Initiatief	Partner(s)	Raming	
1	A1	Koppeling van nieuwe, groene wijk Wuytsbergen aan stationsomgeving, met goede fietsbereikbaarheid van Herentals centrum	wijk Wuytsbergen	bereikbaarheid	LT	stad Herentals		
2	A2	Gefaseerde uitvoer van masterplan voor de stationsomgeving	stationsomgeving	bereikbaarheid	MLT-LT	stad Herentals	NMBS-holding, AWW, De Lijn	60 000,00 €
3	A2	uitwerking van conceptstudie om de link tussen station en Herentals centrum te verbeteren	Herentals	toegankelijkheid	KT	stad Herentals		
4	A2	Campus Augustijnenlaan: gefaseerde heraanleg van de ruimte voor het administratief centrum en de omliggende scholen als schoolplein, met K&R-zone	Augustijnenlaan	verkeersleefbaarheid	LT	stad Herentals		60 000,00 €
5	A2	Opwaardering binnengebied Schaliken met mogelijkheid tot parkeren, verruiming parksfeer en fijnmazige ontsluiting voor fietser en voetganger. Evt met doorgroeiscenario met mogelijke stedenbouwkundige verdichting	Schaliken	bereikbaarheid	MLT-LT	stad Herentals		8 650 000,00 €
6	A2	Voorzien van goede multimodale ontsluiting voor goederen en personen bij ontwikkeling bedrijventerrein Heirenbroek (35ha)	Heirenbroek	bereikbaarheid	MLT-LT	NV Scheepvaart	stad Herentals	17 500 000,00 €
7	A2	Ontwikkeling nieuwe campus kOsh aan Ieperstraat, met fijnmazige ontsluiting voor fietser en voetganger en verbeterde koppeling aan stationsomgeving + uitvoeren van flankerende maatregelen op openbaar domein	Engelse Wijk	verkeersleefbaarheid	KT	scholengroep	stad Herentals	p.m
8	A2	opstarten planningsproces om nieuwe bedrijven te kunnen toelaten aan nieuwe kazerne Wolfstee	Wolfstee	bereikbaarheid	KT-MLT	stad Herentals		p.m
9	A2	opmaak van Masterplan voor Begijnhof (autovrij met groene randparking)	centrum	verkeersleefbaarheid	KT	stad Herentals		p.m
10	A3	Aanpassingen wegencategorisering doorvoeren in het GRS	Herentals	bereikbaarheid	KT	stad Herentals		p.m
11	A3	Opmaken plan-MOBER/strategisch MOBER in het kader van toekomstige ontwikkelingen in gebied omsloten door Ring - Lierseweg - Molenvest - Herenthoutseweg (o.a. uitbreiding scholencampus KOSH en de impact ervan op verkeersveiligheid - verkeersleefbaarheid	gebied omsloten door Ring, Lierseweg, Molenvest, Herenthoutseweg	verkeersleefbaarheid	MLT	stad Herentals	scholengroep	p.m

WERKDOMEIN B : ACTIES VERKEERS- EN VERVOERSINFRASTRUCTUUR

Werk- domein	Actie	Locatie	Hoofd- doelstelling	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming
12	B1	Uitvoering Masterplan stationsomgeving: inrichting als verblijfsruimte met aandacht voor toegankelijkheid en integrale stationsomgeving	stationsomgeving	Toegankelijkheid	MLT-LT	stad Herentals	NMBS-groep, De Lijn
13	B1	Verhoging budget stoepen voor bijvoorbeeld de: Sint-Jansstraat, Zavelstraat, Zwanenberg en Daalakker, Engelse Wijk, Molenstraat, Wiekevorstseweg, Markgravenstraat, Kolveniersstraat, Noorderwijksebaan, Sint-Waldetrudisstraat, Streepstraat, Wasserijstraat, Augustijnenlaan, Belgiëlaan,	grondgebied Herentals	Toegankelijkheid	KT-MLT	stad Herentals	
14	B2	Uitvoering Masterplan stationsomgeving: nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers voorzien onder de perrons.	stationsomgeving	bereikbaarheid	LT	NMBS-groep	stad Herentals 2 200 000,00 €
15	B2	Aanleg fietssnelweg Herentals-Balen	stationsomgeving	bereikbaarheid	KT	Provincie	stad Herentals
16	B2	Aanleg fietssnelweg langs de spoorlijn tussen Herentals en Lier. Aftakkingen worden voorzien aan Wolfstee en Dijkstraat (grondgebied Grobbendonk).	Herentals	bereikbaarheid	MLT-LT	stad Herentals	Provincie
17	B2	Er wordt een fietsostrade aangelegd langs de spoorlijn tussen Herentals en Balen	Herentals	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	provincie
18	B2	De stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor voor fietspaden langs Veldhoven	Herentals	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	provincie
19	B2	De stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor voor fietspaden langs Molenstraat	Herentals	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	provincie
20	B2	De stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor voor fietspaden langs Wiekevorstseweg	Herentals	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	provincie
21	B2	De stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor voor fietspaden langs Voortkapelseweg	Herentals	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	provincie
22	B2	de stad bereidt een provinciaal subsidiedossier voor voor fietspaden langs Wolfstee (tussen Toekomstlaan en Rietbroek)	grondgebied Herentals	Verkeersveiligheid	KT	stad Herentals	provincie
23	B2	Bij verhogen van brug over kanaal langs Herenthoutseweg (capaciteit Albertkanaal) zullen de fietsvoorzieningen worden verbeterd.	Herentals	bereikbaarheid	LT	NV Scheepvaart	provincie, stad Herentals
24	B2	Verbetering fietsinfrastructuur langs Servaas Daemsstraat in het	Noorderwijk	Verkeersveiligheid	MLT-LT	stad Herentals	provincie
25	B2	Uitbouw autoluwe fietsroutes naar Herentals centrum langs: - Bornstraat - Vorselaarsebaan - Lenteheide - Vogelzang (tractorsluis voorzien) - Wolfstee - Rietbroek	Herentals	bereikbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals	buurgemeenten p.m
26	B2	Heraanleg fietspad Geelseweg	Geelseweg	Verkeersveiligheid	KT	stad Herentals	Vlaams Gewest, VMM
27	B2	Fietspad Lierseweg: aanleg vrijliggende fietspaden	Lierseweg	Verkeersveiligheid	MLT	stad Herentals	Vlaams Gewest, VMM
28	B2	Fietspad Poederleeseweg: aanleg vrijliggende fietspaden	Poederleeseweg	Verkeersveiligheid	MLT	stad Herentals	Vlaams Gewest, VMM

29	B2	haalbaarheid onderzoeken om fietsverlichting te voorzien langs de fiets-o-strade Herentals - Aarschot	fiets-o-strade Herentals - Aarschot	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	provincie	p. m
30	B2	Op de Grote Markt en in het binnengebied Schaliken worden extra fietsenstallingen voorzien.	centrum	bereikbaarheid	KT-MLT	stad Herentals		
31	B2	Minimaal op volgende plaatsen wordt verder onderzocht om (extra) functionele fietsenstallingen te voorzien: het OCMW; Het BLOSO-centrum; Het Administratief centrum; Het kerkplein voor de Sint -Waldetrudis kerk; De bibliotheek; De begraafplaatsen; Dorpshuizen; Lokale werkwinkel en politiezone	Herentals	bereikbaarheid	KT-MLT	stad Herentals		2 750 000,00 €
32	B2	Aan station worden extra fietsenstallingen voorzien, met ruimte voor uitbreiding.	stationsomgeving	bereikbaarheid	MLT-LT	stad Herentals	NMBS-groep	
33	B3	De halteplaats Wolfstee wordt behouden en wordt versterkt, ook de bereikbaarheid wordt verhoogd.	Wolfstee	bereikbaarheid	MLT	NMBS-groep	stad Herentals	
34	B3	regelmatige gebiedsevaluatie met De Lijn	Herentals	bereikbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals	De Lijn	
35	B4	Zones 30 werden ingevoerd in centrum en deelen. Evaluatie van effect op verkeersveiligheid en extra maatregelen indien nodig	grondgebied Herentals	Verkeersveiligheid	T-MLT-L	stad Herentals		
36	B4	systeem van parkeerkaarten en de blauwe zone worden geëvalueerd	centrum	bereikbaarheid	KT	stad Herentals		
37	B4	Het gebied gelegen tussen de kernen van Herenthout, Noorderwijk en Morkhoven wordt afgebakend als één grote, stille landschapskamer, waar doorgaand verkeer wordt geweerd, dit in overleg met de buurt en aangelanden. De toegangen tot het gebied worden geaccentueerd met poorten.	Noorderwijk, Morkhoven	verkeersleefbaarheid	MLT-LT	stad Herentals	buurgemeenten	p. m
38	B4	Uitvoering Masterplan Stationsomgeving: de Koeterstraat wordt	centrum	bereikbaarheid	MLT-LT	stad Herentals		
39	B4	Uitvoering Masterplan Stationsomgeving: om de doorstroming van het verkeer op de Ringlaan te verbeteren, zal de kruising met de spoorweg ongelijkgronds worden aangelegd.	centrum	bereikbaarheid	LT	Vlaams Gewest	stad Herentals, NMBS-groep	17 500 000,00 €

40	B4	Uitvoering Masterplan Stationsomgeving: ongelijkvloerse aanleg van kruispunt Belgiëlaan met spoorweg	centrum	bereikbaarheid	LT	Infrabel of Vlaams Gewest	Infrabel of Vlaams Gewest, stad Herentals, De Lijn	8 650 000,00 €
41	B4	De rotonde aan Koppelandstraat – Sint-Jobsstraat wordt afgeschaft. Nieuwe rotonde wordt aangelegd ter hoogte van de inrit naar de (ondergrondse) parking in het binnengebied van de OCMW-campus.	centrum	verkeersveiligheid	LT	stad Herentals		
42	B4	Ter hoogte van de ingang van de school in de Augustijnenlaan wordt een rotonde aangelegd die als keerpunt fungeert en de parking van de school ontsluit.	centrum	verkeersveiligheid	LT	stad Herentals		
43	B4	Kruispunt Koppelandstraat - Sint-Jobsstraat wordt ingericht met een middenberm (beveiligde fietsoversteek).	centrum	verkeersveiligheid	LT	stad Herentals		
44	B4	heraanleg Koppelandstraat - Nonnenstraat en enkelrichting maken Koppelandstraat	centrum	verkeersleefbaarheid	KT	stad Herentals		
45	B4	heraanleg Sint-Jobsstraat en enkelrichting maken	centrum	verkeersleefbaarheid	MLT	stad Herentals		
46	B4	aanpassing verkeerslichten op Herenthoutseweg met conflictvrije linksafstrook	Herentals	bereikbaarheid	MLT	stad Herentals		
47	B4	onderzoek of verkeerslichten nodig/nuttig zijn aan Servaes Daemsstraat x Ring	Noorderwijk	Verkeersveiligheid	KT	stad Herentals		p. m
48	B4	Maatregelen tegen doorgaand vrachtverkeer door Veldhoven	wijk Veldhoven	verkeersleefbaarheid	MLT	stad Herentals	Politie	
49	B4	opstarten overleg met Vlaams gewest en buurgemeenten over aangepaste routes zwaar verkeer om centrum van Noorderwijk en Morkhoven te ontlasten	Noorderwijk, Morkhoven	Verkeersveiligheid	KT	stad Herentals	Vlaams gewest, buurgemeenten	p. m
50	B4	opstarten onderzoek of venstertijden voor beleving Herentals centrum haalbaar zijn	centrum	bereikbaarheid	KT	stad Herentals	middenstand	
51	B4	heraanleg straten: Kapucijnenstraat, Sint-Magdalenastraat, Collegestraat, Schoolstraat, Stationsstraat, Goudbloemstraat, Markgravenstraat	grondgebied Herentals	verkeersleefbaarheid	KT-MLT	stad Herentals		
52	B4	aanleg zebrapaden aan café Den Engel om schoolroute in centrum te beveiligen	centrum	Verkeersveiligheid	KT	stad Herentals		
53	B4	heraanleg kruispunt Wolfstee - Toekomstlaan (provinciaal subsidiedossier ikv BFF)	Wolfstee	Verkeersveiligheid	MLT	stad Herentals	provincie	

54	B5	Schoolomgeving aan Populierenlaan: toegang tot parking voor school wordt opgeheven en heringericht als voetpaduitstulping.	wijk Veldhoven	verkeersveiligheid	KT-MLT	stad Herentals		
55	B5	Schoolomgeving aan Sint-Jansstraat wordt beschermd door voetpaduitstulping.	centrum	verkeersveiligheid	KT-MLT	stad Herentals		
56	B5	Schoolomgeving Kleuterstraat: aanleg inritconstructie aan Ring, opheffen 1 parkeerplaats.	Noorderwijk	verkeersveiligheid	KT-MLT	stad Herentals		
57	B5	Schoolomgeving Streeppstraat: vrachtwagenverbod en aanleg	Morkhoven	verkeersveiligheid	KT-MLT	stad Herentals		
58	B6	Het noordelijk deel van de Grote markt wordt parkeervrij gemaakt.	centrum	verkeersleefbaarheid	LT	stad Herentals		
59	B6	uitbreiden van "Zandstraat winkel-wandelstraat" naar de vrijdagse markten van 8u tot 14u, in overleg met de handelaars	centrum	verkeersleefbaarheid	KT	stad Herentals	middenstand	
60	B6	overleg met eigenaar Delhaize over toegankelijk maken parkeerterrein buiten winkelluren	centrum	bereikbaarheid	KT	stad Herentals		p. m
61	B6	aankoop gronden om realisatie buurtparkings mogelijk te maken	centrum	bereikbaarheid	MLT-LT	stad Herentals		
62	B6	uitwerken plan voor Kruisberg om groene omgeving te verzoenen met plaatselijke parkeerproblemen	Kruisberg	milieu	MLT	stad Herentals		p. m
63	B6	Uitvoering Masterplan Stationsomgeving: in stationsomgeving wordt langs de Zaatweg, IJzergieterijstraat de huidige parking uitgebreid tot 700 à 900 plaatsen.	stationsomgeving	bereikbaarheid	MLT-LT	NMBS-groep	stad Herentals	
64	B6	parkeerproblemen aan het ziekenhuis: overleg met eigenaar Nieuwland over mogelijkheden	centrum	bereikbaarheid	KT	stad Herentals		p. m

WERKDOMEIN C : ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Werk- domein	Actie	Locatie	Hoofd- doelstelling	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming	
65	C1	De stad stimuleert de opmaak van een bedrijfsvervoerplan in de bedrijven met meer dan 50 werknemers.	grondgebied stad	milieu	LT	stad Herentals	VBO, Unizo	p. m
66	C1	De stad geeft het voorbeeld met een bedrijfsvervoerplan voor het eigen personeel.	grondgebied stad	milieu	MLT-LT	stad Herentals		p. m
67	C1	De stad ondersteunt de opmaak of actualisering van schoolvervoersplannen.	grondgebied stad	verkeersveiligheid	LT	stad Herentals	scholen	p. m
68	C1	De stad actualiseert de informatie rond de bereikbaarheid van de school, met accent op collectief vervoer en fiets (per school of voor alle scholen van één deeltoren) in	grondgebied stad	bereikbaarheid	MLT	stad Herentals	scholen	p. m
69	C1	De stad zal scholen aansporen lespakketten te organiseren, niet enkel over veiligheid, maar ook over verplaatsingswijze, ...	grondgebied stad	verkeersveiligheid	LT	stad Herentals	scholen	p. m
70	C1	Aan de halte ziekenhuis komt real time informatie van De Lijn, ook in de wachtzaal van het ziekenhuis	centrum	milieu	KT	stad Herentals	De Lijn, ziekenhuis	p. m
71	C1	Politiebegeleiding op schooluren 's morgens en 's avonds, ter hoogte van drukke fietsoversteekplaatsen.	grondgebied stad	verkeersveiligheid	T-MLT-L	stad Herentals	politie	p. m
72	C1	de stad Herentals promoot autodelen	grondgebied stad	milieu	KT	stad Herentals		p. m
73	C1	de stad promoot elektrisch fietsen	grondgebied stad	milieu	KT	stad Herentals		p. m
74	C1	de stad installeert en promoot samen met de horeca oplaadpunten voor elektrische fietsen/auto's	centrum	milieu	KT	stad Herentals	horeca	p. m
75	C3	De algemene veiligheids campagne (BIVV) aan het begin van elk schooljaar wordt behouden.	grondgebied stad	verkeersveiligheid	T-MLT-L	stad Herentals	scholen	p. m

76	C3	De stad zal gebruik maken van bestaande campagnes om de duurzame alternatieven van de auto te promoten.	grondgebied stad	milieu	T-MLT-L	stad Herentals		p. m
77	C3	De stad zet zich in op het vlak van sensibilisatie, bijvoorbeeld campagne 'met de fiets naar school', Week van de zachte weggebruiker.	grondgebied stad	milieu	T-MLT-L	stad Herentals		p. m
78	C3	"Herentals fietst en feest" wordt ondersteund met hogere subsidie oww positieve uitstraling	grondgebied stad	milieu	KT	stad Herentals		p. m
79	C4	Informatiecampagne over de halte Wolfstee als P&R moet ervoor zorgen dat het aandeel opstappers stijgt.	grondgebied stad	bereikbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals	NMBS-groep	p. m
80	C4	Bij de inhuldiging van een belangrijke nieuwe fietsverbinding wordt een fietsrouteplan uitgegeven.	grondgebied stad	bereikbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals	provincie	p. m
81	C4	Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van acties rond snelheidsovertredingen en foutparkeren worden opgenomen in het informatieblad van de gemeente.	grondgebied stad	verkeersleefbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals	politie	p. m
82	C6	Er worden op regelmatige tijdstippen snelheidscontroles uitgevoerd.	grondgebied stad	verkeersveiligheid	T-MLT-L	stad Herentals	politie	p. m
83	C6	extra aandachtspunten voor de politie zijn wildparkeren en onverantwoord rijgedrag	grondgebied stad	verkeersleefbaarheid	KT	stad Herentals	politie	p. m
84	C6	De politie werkt een voorstel uit voor trajectcontrole en nummerplaatherkenning	grondgebied stad	verkeersveiligheid	KT	politie	stad Herentals	p. m
85	C6	Er worden regelmatige controles uitgevoerd in straten waar tonnenmaatbeperking ingevoerd werd.	grondgebied stad	verkeersleefbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals	politie	p. m
86	C7	de stad Herentals organiseert vijf maal per jaar een Mobiliteitscel	grondgebied stad	verkeersveiligheid	T-MLT-L	stad Herentals	politie	p. m
87	C8	Er zullen op regelmatige tijdstippen verkeersstellingen worden uitgevoerd om de mobiliteitsimpact van strategische projecten te evalueren.	grondgebied stad	verkeersleefbaarheid	T-MLT-L	stad Herentals		p. m
88	C8	de stad herentals zal de toestand van de fietspaden controleren met een metfiets	grondgebied stad	verkeersveiligheid	KT	stad Herentals		p. m

9 / VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

9.1 / EVALUATIEMETHODE

Om het beleidsplan verder op te volgen, dient een monitoring- of meetsysteem opgezet te worden dat de mobiliteitsontwikkelingen volgens een vaste systematiek registreert. De essentie van deze evaluatie is de terugkoppeling tussen:

- de knelpunten;
 - de doelstellingen;
 - de resultaten van het beleidsplan;
 - de effecten van haar acties.
- Met de **GBC** zal tweejaarlijks worden vergaderd om de voortgang van het mobiliteitsplan te bespreken. De bevoorrechte getuigen die betrokken zijn in de GBC kennen immers zelf de noden en behoeften binnen de gemeente. Aan de hand van een constructieve dialoog kan men zo reeds problemen detecteren zonder dat er kwalitatief of kwantitatief onderzoek nodig is.
 - De mobiliteitsimpact van strategische projecten zal geëvalueerd worden door op regelmatige tijdstippen (bv. jaarlijks) **verkeerstellingen** te doen op het omliggende wegennet, zodat bij problemen kan bijgestuurd worden in de ontsluiting.
 - Voor het snelheidsplan zullen er op regelmatige tijdstippen **snelheidscontroles** uitgevoerd worden om na te gaan of de maatregelen hun effect bereiken. Dit gebeurt best met een anoniem voertuig, niet met het oogpunt te bekeuren maar als onderzoek.
 - Regelmatige controles in straten waar **tonnenmaatbeperking** ingevoerd werd.
 - Bij nieuwe veranderingen aan het parkeerbeleid wordt gekozen voor een parkeerstudie volgens de gestandaardiseerde methode.
 - Door bevraging van reizigers kan men evalueren of het aanbod aan **openbaar vervoer** en de afstemming trein / bus tegemoetkomen aan de noden van de reizigers.

9.2 / AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPLANNEN

Het voorliggende beleidsplan wijzigt de wegencategorisering op enkele punten ten opzichte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Volgende wijzigingen dienen nog in het GRS te worden aangebracht:

- Sint-Jobstraat (vanaf Ringlaan tot Zavelbosstraat) en Zavelbosstraat: lokale weg type II in plaats van type I.
- N13 – Geelseweg: lokale weg type I in plaats van lokale weg type II.
- Doornestraat: lokale weg type II in plaats van lokale weg type III.
- Voortkapelseweg (vanaf Morkhovenseweg tot gemeentegrens) en Olenseweg (vanaf Paradijsstraat tot gemeentegrens): lokale weg type II in plaats van lokale weg type III.
- Atealaan, Saffierstraat, Toekomstlaan, Wolfstee: lokale weg type II (ontsluiting bedrijventerrein) in plaats van lokale weg type III.
- Servaas Daemsstraat: lokale weg type II in plaats van lokale weg type III.

BIJLAGEN

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN HERENTALS

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 4 DECEMBER 2013

Verlaggever: Marc Caers (stadsbestuur Herentals) en Geert Vercruyse (gedeelte Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Fase 3 Beleidsplan "november 2013".)	
Verlag versie 4 december 2013	Aard van de GBC-beslissing ¹
Onderwerp:	X Eindbeslissing bij consensus
<ul style="list-style-type: none">• Vastleggen huishoudelijk reglement• Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Herentals	Eindbeslissing zonder consensus
	Werkvergadering zonder eindbeslissing

Aanwezigheidslijst

¹ Verwijder wat niet past.

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Jan Michielsens	Stadsbestuur Herentals - Initiatiefremmer – Voorzitter GBC, schepen van mobiliteit	Schepen.jan.michielsen@herentals.be 014 28 50 50	A
Nikka Curinckx	Departement Mob. en Openbare Werken, Beleid Mob. en Verkeersveiligheid Antwerpen	Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be 03 224 68 76	A
Stefan Braeckmans	De Lijn Antwerpen	Stefan.braeckmans@delijn.be 03 218 14 75	A
Niels Groenen	Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen	Niels.groenen@mow.vlaanderen.be 03 224 68 61	V
Afwezig	Lijst in bijlage		N

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Staf Aerts	Provinciebestuur Antwerpen	Staf.aerts@admin.provant.be 03 218 14 75	S
Afwezig	Lijst in bijlage	Lijst in bijlage	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N) Volmacht (V)
Ludo Van den Broeck	CD&V fractievertegenw.	Ludovandenbroeck@hotmail.com 0474 43 61 59	A
Vic Vervloesem	SP.A fractievertegenw.	Victor.vervloesem@skynet.be 0496 46 52 62	A
Martin Margodt	HNM fractievertegenw.	Martin.margodt@telenet.be 0473 97 94 48	A
Lieve Snauwaert	Groen fractievertegenw.	Lieve.snauwaert@telenet.be 0486 72 66 50	V
Tom Ceusters	Stadsbestuur Herentals	Tom.ceusters@herentals.be 014 28 50 50	A
Gino Verschueren	Stadsbestuur Herentals	Gino.Verschueren@herentals.be 014 28 50 50	A
Convens Annelies	Stadsbestuur Herentals	Annelies.convens@herentals.be	A

		014 28 50 50	
Geert Vercruyssen	Studiebureau Vectris	Geert.vercruyssen@vectris.be 016 31 91 03	A
Marc Caers	Stadsbestuur Herentals	Marc.caers@herentals.be 014 28 50 50	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachtouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Agentschap Wegen & Verkeer - Antwerpen	Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Vaststelling van het quorum?

- X De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verlag van de vergadering

Punt 1: Besluit van de gemeenteraad van 4/07/2013 waarmee inzake mobiliteit een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) werd opgericht. Hierbij werden aangeduid:

- Voorzitter – schepen van mobiliteit
- Adviserende leden: één vertegenwoordiger per gemeenteraadsfractie

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Punt 2: De GBC keurt bijgaand huishoudelijk reglement goed.

De voorzitter wijst het secretariaat toe aan de Technische Dienst Administratie van het Stadsbestuur van Herentals.

Gemeentelijke en Intercommunale Begeleidingscommissie Huishoudelijk Reglement

Inhoud

1. Juridisch kader	4
2. Verantwoordelijkheid van de (I)GBC in het plan- en ontwerpproces	5
3. Oprichting en samenstelling van de (I)GBC	5
a. Oprichting van de GBC	5
b. Oprichting van de IGBC	5
c. Aanduiding van de vaste leden	5
d. Aanduiding van variabele leden	6
e. Aanduiding van adviserende leden	7
4. Voorzitterschap	8
5. Secretariaat	8
6. Quorum	8
7. Volmachten	9
8. Schriftelijke adviezen	9
9. Beraadslaging en consensus	9
10. Vergaderkalender	10
11. Agenda	10
12. Verslag	10

1. Juridisch kader

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (hierna "het Decreet") voorziet in de oprichting per gemeente van een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (hierna "GBC") als multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijvend overlegforum om te komen tot een multimodale aanpak van de mobiliteitsproblemen.

Artikel 8 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (hierna "het Besluit") bepaalt dat de GBC over een huishoudelijk reglement moet beschikken. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op de Intercommunale Begeleidingscommissie (IGBC). Het Besluit bepaalt de minimuminhoud van dit reglement en stelt dat het aan de minister toekomt om het model van huishoudelijk reglement te bepalen waarin de minimumbepalingen zijn vastgesteld.

2. Verantwoordelijkheid van de (I)GBC in het plan- en ontwerpproces

De (I)GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum waarin de betrokken partners gezamenlijk mobiliteitsknelpunten onderzoeken en voorstellen tot oplossingen uitwerken. De (I)GBC is meer bepaald verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, meer bepaald op (een geheel van) maatregelen met betrekking tot de ondersteuning van andere strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit..

3. Oprichting en samenstelling van de (I)GBC

a. Oprichting van de GBC

De GBC wordt opgericht bij besluit van de gemeenteraad. Dit gemeenteraadsbesluit geeft onder andere aan hoe de GBC wordt samengesteld, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van het Decreet en het Besluit.

b. Oprichting van de IGBC

Als de reikwijdte van een plan of project meerdere gemeenten betreft, kunnen de werkzaamheden of deelaspecten van GBC's gebundeld worden in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform: de intergemeentelijke GBC of IGBC. De IGBC neemt voor dat specifieke plan of project de taken en verantwoordelijkheden van de onderscheiden GBC's over.

Het voorstel om een IGBC op te richten gaat uit van de initiatiefnemer van het plan of project. Het inschakelen van de GBC in het intergemeentelijk forum IGBC gebeurt bij besluit van het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten.

Om een efficiënt overleg te garanderen wordt de IGBC samengesteld uit een delegatie van de betrokken GBC's. Het besluit van het college van burgemeester en schepenen geeft aan welke leden van de GBC voor de betrokken gemeente uitgenodigd moeten worden op de vergadering van de IGBC, naast de vaste en noodzakelijke variabele leden.

Tenzij uitdrukkelijk aangegeven zijn de regels beschreven in dit huishoudelijk reglement van overeenkomstige toepassing op de IGBC.

c. Aanduiding van de vaste leden

De vaste leden van de GBC vormen de vaste kern van de (I)GBC in zijn minimale samenstelling:

- 1° de initiatiefnemer van het plan of project, tenzij deze al aanwezig is in een andere hoedanigheid hieronder vermeld;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder(s).

In geval de initiatiefnemer of de wegbeheerder samenvalt met een van de andere vermelde vaste leden, wordt deze voor het bepalen van het quorum en de vaststelling van de consensus als één lid beschouwd.

Elk vast lid duidt zelf zijn vertegenwoordigers aan. Volgens de noodwendigheden van het dossier kan hij één of meer vertegenwoordigers afvaardigen naar de vergaderingen van de (l)GBC. Het quorum om te beraadslagen en de consensus vast te stellen wordt bepaald ongeacht het aantal vertegenwoordigers dat aanwezig is voor het vaste lid.

d. Aanduiding van variabele leden

Vertegenwoordigers van andere besturen en administraties kunnen als variabele lid aan de (l)GBC toegevoegd worden. Een belangrijke afweging bij de aanwijzing van deze variabele leden is of dit lid in de toekomst voor het betrokken project tussenkomt als adviesverlenende of vergunningverlenende instantie in het kader van een voor dat project vereiste vergunning.

De volgende vertegenwoordigers zijn van rechtswege variabel lid van de (l)GBC:

- 1° een vertegenwoordiger van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed;
- 2° een vertegenwoordiger van de provincie;

Bij de opmaak of herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan wordt een vertegenwoordiger van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie uitgenodigd om als variabele lid deel uit te maken van de (l)GBC.

Als voor de uitvoering van een project een stedenbouwkundige vergunning vereist is, worden vertegenwoordigers van diensten die advies zullen verlenen op de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van het project in kwestie³ uitgenodigd om als variabele lid deel uit te maken van de (l)GBC.

In de volgende gevallen wordt naargelang het geval een vertegenwoordiger van NMBS Holding, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen of Infrabel uitgenodigd om als variabele lid deel uit te maken van de (l)GBC:

- a. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van een openbaar vervoerproject;
- b. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer.

³

Deze diensten zijn de instanties die met toepassing van artikel 4.7.16, §1 of artikel 4.7.26, §4, eerste lid, 2°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, advies verlenen bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

- c. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van projecten voor de herinrichting van stationsomgevingen;
- d. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van projecten die liggen in de nabijheid van spoorinfrastructuur voor treinverkeer.

Elk variabel lid duidt zelf zijn vertegenwoordigers aan. Volgens de noodwendigheden van het dossier kan hij één of meer vertegenwoordigers afvaardigen naar de vergaderingen van de (!)GBC. Het quorum om te beraadslagen en de consensus vast te stellen wordt bepaald ongeacht het aantal vertegenwoordigers dat aanwezig is voor dat lid.

De voorzitter van de (!)GBC kan ook ambtshalve of op verzoek van een of meer vaste leden beslissen bijkomende variabele leden uit te nodigen tot de vergadering en dit volgens de noden van het dossier.

e. Aanduiding van adviserende leden

- 1) De toevoeging van adviserende leden ver groot de in de (!)GBC aanwezige technische en terreinkennis en draagt zo bij aan de kwaliteit van het ontwerp en het draagvlak voor het plan of project. De gemeenteraad kan daarom bij de oprichting van de GBC beslissen om diensten of personen van wie de aanwezigheid op alle vergaderingen van de GBC nuttig wordt geacht als adviserende leden op te nemen in de GBC.

Het is daarbij wenselijk minstens die (gemeente)diensten of personen* op te nemen die zich op het lokale vlak bezighouden met mobiliteit, ruimtelijke ordening, verkeersveiligheid, milieu en duurzaamheid. Om het draagvlak van het overleg en de besluitvorming in de GBC te verhogen, wordt in de samenstelling van de GBC ook bij voorkeur een weerspiegeling van de maatschappelijke (belangen)actoren nagestreefd.

De gemeenteraad kan in hetzelfde oprichtingsbesluit ook beslissen om de vergaderingen van de GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking teneinde de participatie te verhogen.

Deze adviserende leden worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de GBC.

- 2) Daarnaast kan de voorzitter van de (!)GBC ook ambtshalve of op verzoek van een of meer vaste leden beslissen om personen van wie de aanwezigheid op de vergaderingen van de (!)GBC met betrekking tot een bepaald plan of project nuttig wordt geacht, als adviserend lid uit te nodigen om aan de vergadering deel te nemen.

Deze adviserende leden kunnen enkel de vergaderingen van de GBC bijwonen waarvoor ze worden uitgenodigd.

4. Voorzitterschap

Het voorzitterschap van de GBC ligt bij de gemeente. De gemeenteraad duidt hiertoe een vertegenwoordiger aan. Het voorzitterschap kan gedelegeerd worden aan een vast lid van de GBC.

Het voorzitterschap van de IGBC wijkt af van deze regel:

- bij de bespreking van een intergemeentelijk mobiliteitsplan wijzen de vaste en variabele leden van de IGBC in onderling overleg een van hun vertegenwoordigers als voorzitter aan;
- bij de bespreking van een intergemeentelijk project wordt de IGBC voorgezeten door de initiatiefnemer van het project. Het voorzitterschap kan gedelegeerd worden aan een vast of variabel lid van de IGBC.

De voorzitter van de (I)GBC waakt over de samenstelling van de (I)GBC, leidt de vergaderingen en stelt het quorum vast.

Als de (I)GBC tot een besluit is gekomen over een ontwerp van (intergemeentelijk) mobiliteitsplan of een sneltoets, bezorgt hij het dossier, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie, aan de voorzitter van de RMC en aan de kwaliteitsadviseur om het te behandelen op de RMC. Daarbij bezorgt hij ook telkens het verslag van de betreffende (I)GBC.

5. Secretariaat

De voorzitter van de (I)GBC organiseert ook het secretariaat van de (I)GBC. Dit omvat onder meer volgende taken:

- het verzamelen van de punten voor de agenda
- het tijdig versturen van de agenda en relevante dossierstukken, d.w.z. ten laatste 15 werkdagen voor de vergadering;
- het opvolgen, verzamelen en ter beschikking stellen van eventuele schriftelijke adviezen aan de leden van de GBC.
- het instaan voor de verslaggeving van de GBC en de verspreiding van de verslagen aan de leden van de GBC;
- het instaan voor de verspreiding van de adviezen van de kwaliteitsadviseur aan de leden van de GBC.

De uitnodiging vermeldt ten minste de datum, de plaats en de gedetailleerde agenda van de vergadering.

6. Quorum

Alle vaste leden van de GBC moeten aanwezig zijn om rechtsgeldig te kunnen beraadslagen en een consensus vast te stellen. Een vast lid dat een schriftelijke volmacht verleend heeft aan een aanwezig vast of variabel lid wordt als aanwezig beschouwd.

Het quorum om te beraadslagen en de consensus vast te stellen wordt bepaald ongeacht het aantal vertegenwoordigers dat aanwezig is voor het vaste lid.

De aanwezigheid van variabele en adviserende leden is niet bepalend voor het vaststellen van het quorum.

De consensus wordt bepaald door de vaste en variabele leden die aanwezig zijn of die een volmacht hebben gegeven.

7. Volmachten

Met het oog op de beraadslaging en het vaststellen van de consensus kan elk vast of variabel lid een schriftelijke volmacht verlenen aan een ander vast of variabel lid.

Het verlenen van een volmacht biedt een mogelijkheid om vooruitgang te realiseren in projecten waarin de belangen van een bepaald lid verwaarloosbaar zijn. Belangrijke opmerkingen worden door het vast of variabel lid in kwestie gebracht. Een volmacht dient niet om een andere partner uw negatief advies te laten vertolken.

De verleende volmachten worden uitdrukkelijk vermeld in het verslag van de vergadering.

8. Schriftelijke adviezen

Elk verhinderd variabel of adviserend lid van de (I)GBC kan schriftelijk zijn standpunt over een (de) geagendeerd(e) punt(en) formuleren. Het lid richt zijn advies per brief, fax of e-mail aan het secretariaat of voorzitter van de (I)GBC. De voorzitter leest het in extenso voor op de vergadering die het meeneemt in haar overleg.

9. Beraadslaging en consensus

De (I)GBC vergadert zo vaak als nodig voor de uitvoering van zijn taken. Om het draagvlak voor het plan of project te vergroten, streeft de (I)GBC naar een consensus.

De (I)GBC formuleert aanbevelingen aan de initiatiefnemer. Deze aanbevelingen gaan zowel over de grote lijnen van het project of plan als over de details ervan. De (I)GBC beslist over deze aanbevelingen bij consensus tussen de vaste en de aanwezige (fysisch of bij volmacht) variabele leden.

Als er geen consensus wordt bereikt, vermeldt het verslag van de vergadering de minderheidsstandpunten. De kwaliteitsadviseur moet dit immers correct kunnen inschatten bij zijn advies.

Het advies van de adviserende leden is niet bindend en evenmin bepalend voor de consensus. Het verslag van de vergaderingen van de (I)GBC vermeldt deze adviezen en geeft aan hoe ermee rekening werd gehouden.

10. Vergaderkalender

De voorzitter van de (I)GBC roept de vergadering op eigen initiatief samen telkens als dit noodzakelijk is voor de uitvoering van haar taken. De agenda en stukken worden ten laatste 15 werkdagen voor de vergaderdatum aan de leden bezorgd.

Als de initiatiefnemer daarom verzoekt, roept de voorzitter de GBC samen uiterlijk binnen dertig dagen na het verzoek van de initiatiefnemer. Als de voorzitter hieraan verzaakt, is de initiatiefnemer gerechtigd na het verstrijken van deze termijn zelf het initiatief te nemen de GBC samen te roepen.

Er wordt gestreefd naar een vergaderdatum die voor de meeste leden past, met voorrang voor de vaste leden. Binnen de drie dagen na het ontvangen van een uitnodiging wordt door de vaste leden gereageerd op het voorstel van datum.

11. Agenda

De vaste leden kunnen agendapunten voorstellen aan de voorzitter. Deze agendapunten moeten door de voorzitter in de agenda worden opgenomen.

De variabele en adviserende leden kunnen agendapunten voorstellen aan de voorzitter. De voorzitter beslist – eventueel in overleg met de vaste leden – over de opname ervan op de agenda.

De uitnodiging voor de vergadering wordt ten laatste 15 werkdagen voor de vergaderdatum verstuurd.

De uitnodiging vermeldt ten minste de datum, de plaats en de **gedetailleerde** agenda van de vergadering. De dossierstukken gaan als bijlage bij de uitnodiging of worden rechtstreeks door de initiatiefnemer aan de leden bezorgd.

12. Verslag

De voorzitter duidt binnen zijn dienst een verslaggever aan die de (I)GBC-verslaggeving doet. Het verslag maakt zeer nauwkeurig melding van de vaste leden, de aanwezige leden (onderverdeeld in variabele en adviserende leden), eventuele volmachten of schriftelijke adviezen en het quorum. Het verslag maakt eveneens melding van de aanbevelingen en de bereikte consensus en geeft een omstandige beschrijving van mogelijke afwijkende standpunten.

Het verslag wordt binnen de 15 werkdagen verstuurd aan alle leden van de GBC die vervolgens 10 werkdagen de tijd hebben om hierop te reageren. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en bezorgt het definitieve verslag binnen de 5 werkdagen aan alle leden van de GBC. Het verslag en de eventuele reacties hierop vormen onderdeel van het dossier voor RMC en/of kwaliteitsadviseur.

Punt 3: De uitnodiging met agenda en de bijhorende stukken werden aan de leden van de GBC verzonden via “Wetransfer” op woensdag 13 november 2013.

Punt 4: Geert Vercurysse geeft toelichting bij de krachtlijnen van het beleidsplan. De volgende opmerkingen worden gegeven.

- **AWV**

De rijbaanbreedte op gewestwegen bij 50km/uur dient 6,10m te bedragen exclusief gaten.

De afbouw van de categorisering van de N13 is niet gewenst omdat de N156 tussen Geel-West en Herentals-Oost geen rol van primaire weg vervult. Te bepalen bij herziening Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.

De ongelijkvloerse kruising van de spoorweg met de Ringlaan wordt verder onderzocht.

In de actietabel wordt onder B4 de actie “aanleg tunnel” vermeld. De initiatiefnemer is nog onduidelijk: Infrabel of het Vlaams gewest.

N153 thv Olympiadelaan en Spoorwegovergang: 70km/uur na aanleg van vrijliggende fietspaden is nog te onderzoeken.

- **MOW**

Tabel op blz 3 met overzicht planproces niet goed leesbaar.

Biz 4: de opmerkingen uit het openbaar onderzoek opnemen in aparte nota met een overzichtstabel (cf. openbaar onderzoek uitwerkingsnota).

De kaart met het snelheidsplan kan best worden toegevoegd bij de tekst. Die staat nu wat verloren in de nota.

Op de GBC wordt afgesproken om een aparte kaartenbundel te maken op A3.

- **Fractie Groen**

De visie om van Herentals een fietsstad te maken wordt gewaardeerd. Maar voor Groen betekent dit ook dat het volledige centrum van Herentals binnen de ring dan best wordt weerhouden als zone 30.

De schepen van mobiliteit laat weten dat dit zal worden onderzocht in de evaluatie van de zone 30.

Op blz 18 is er een contradictie tussen het voorzien van een groene parking en het autoluw maken van straten. In de GBC wordt ook de vraag gesteld of de parking enkel gebruikt mag worden door de bewoners. De stad laat weten dat in het kader van het masterplan voor het Begijnhof dit verder zal worden onderzocht.

Marjke Rombouts betreft de keuze om een ‘groene parking’ in te richten voor het ziekenhuis achter de spoorweg. Dit is een mooi open groengebied met waterzieke gronden. Het is niet vanzelfsprekend om hier een parking uit te bouwen. Geert Vercurysse laat weten dat de site van het OCMW ook nog een mogelijkheid is, waarvan de loopafstand groter is. Een ontsluiting via de Olympiadelaan is verkeerskundig interessanter dan de Nederrij. De stad laat weten dat dit verder zal worden onderzocht bij de opmaak van het PRUP voor deze site.

Groen heeft ook twijfels bij het voorstel om in het binnengebied van Schalken een ondergrondse parking te maken omwille van de ruimtelijke impact op het park, ontsluiting en kostprijs. Groen kan zich wel vinden in het idee om parkings meer te groeperen en staat achter het idee dat de parking Schalken ook bedoeld is om de parkings op de noordzijde van de Grote Markt te vervangen.

Groen vraagt aandacht voor de verkeersleefbaarheid op de landelijke wegen ten zuiden van Herentals. Geert Vercurysse laat weten dat hiervoor een visie is uitgewerkt (snelheidsverlaging, weren doorgaand verkeer via circulatiemaatregelen, herinrichting profiel landelijke wegen, ...). De implementatie hiervan vraagt echter heel wat overleg met de betrokken actoren. Tom Ceusters geeft aan dat omwille van het intensief overlegproces de uitvoering ervan eerder op MLT en LT zal plaats vinden.

Tot slot vraagt Groen aandacht voor een betere busverbinding van het buitengebied naar het centrumgebied van Herentals. Stefan Braeckmans van De Lijn laat weten dat na evaluatie is gebleken dat er te weinig reizigerpotentieel is.

- **CD&V**

De gemeente Westerlo wenst nog bijkomende bedrijventerreinen te ontwikkelen en voorziet een bijkomende ontsluiting voor het vrachverkeer via Morkhoven. De vertegenwoordiger van de CD&V vraagt om een tonnagebeperking in te voeren in Morkhoven. De schepen laat weten dat de stad een negatief advies heeft gegeven omtrent de vraag van Westerlo om een bijkomende vrachtroute te selecteren vanuit Westerlo naar de E313 via Morkhoven. MOW heeft deze route onderzocht en heeft ook geadviseerd om deze route via Morkhoven niet te selecteren als route voor zwaar verkeer.

- **NMH**

Martin Margodt vraagt of de verhoging van de spoorwegbrug over het Albertkanaal wijzigingen met zich meebrengt voor het station. Gino Verschueren laat weten dat dit geen gevolgen heeft voor het station. Of de overweg Vossenbergring kan behouden blijven wordt nog verder onderzocht.

Martin Margodt vraagt of de parking van het station wel voldoende groot voorzien is. Gino Verschueren laat weten dat er parkeercapaciteit is voorzien voor 600 auto's en dat nog kan worden uitgebreid tot 900 wagens.

Wat betreft de ondertunneling van de spoorweg aan de 'worst van Wellens' wordt de vraag gesteld of de parallelwegen niet te dicht bij de woningen gaan komen te liggen. Gino Verschueren merkt op dat het plan dat nu voorligt nog te complex is en verder zal worden onderzocht.

De gelede bussen van De Lijn zorgen voor een moeilijke verkeersafwikkeling op het kruispunt Belgiëlaan naar de Grote Markt. De vraag wordt gesteld of er niet met kleinere bussen kan worden gereden. Stefan Braeckmans geeft aan dat omwille van capaciteitsredenen de gelede bussen niet kunnen worden geschrapt. Het conflict met de verkeersbewegingen op het kruispunt met de Belgiëlaan heeft volgens Stefan Braeckmans ook te maken met het opheffen van de 'stop' op de Grote Markt.

Het feit dat er sluiptverkeer door het centrum van Herentals rijdt, heeft te maken met de moeilijke doorstroming op de ring. De invoegstroken op de ring ter hoogte van het kruispunt met de Herenthoutseweg zijn te kort waardoor de doorstroming op de ring in het gedrang komt. Dit kan moeilijk worden opgenomen als actie in het mobiliteitsplan maar kan via de PCV worden aangekaart bij AWV.

Tot slot wordt geïnformeerd naar de stand van zaken met de Uzeren Rijn. Gino Verschueren geeft aan de timing van de Uzeren Rijn niet te kennen. Maar hij merkt op dat de plannen om de overwegen aan Belgiëlaan en aan de Ring ongelijkvloers te maken hier al op inspelen.

Dient de actietabel niet beter te worden becijferd om na te gaan of de voorgestelde maatregelen wel uitvoerbaar zijn? Geert Vercruyssen merkt op dat de actietabel is afgestemd met de meerjarenbegroeiing van de stad en het BBC. Een verdere detaillering van de actietabel met ramingen op de lange termijn is moeilijk in te schatten.

- **De Lijn**

Blz 8 en 18: bij de heraanleg van de Kapucijnenstraat dient rekening te worden gehouden met een vlotte doorstroming voor De Lijn.

De Koeterstraat blijft voor De Lijn een belangrijke aanrijroute in de toekomst.

Stefan Braeckmans vraagt zich af of het noordelijk deel van de Grote Markt autovrij maken ook betekent dat de bus hier niet meer kan doorrijden. Geert Vercruyssen laat weten dat het gaat om parkeervrij maken i.p.v. autovrij. Dit zal zo ook worden genuanceerd in de tekst.

Blz 56: Lijn 222 rijdt met een halfuur frequentie. Lijn 221 is enkel schoolvervoer.

Blz 58: de tekst over de reactivering van de spoorlijn Herentals-Leuven staat onder De Lijn. Dient dit niet eerder bij de NMBS te staan? Geert Vercruyssen verwijst naar het toekomsplan van De Lijn.

blz 58: De zin die melding maakt van de introductie van snelbussen weglaten.

blz 58: Versteking streekbussen (zal worden onderzocht)

- **Gino Verschueren – stadsbestuur Herentals**

Gino merkt op dat in het beleidsplan verwezen wordt naar het huidige MP. Beter is om bij de formulering dit te vervangen door mobiliteitsplan van 2002.

Gino vraagt ook of de voorstellen uit het vorige mobiliteitsplan zijn verwerkt in het nieuwe plan. Geert Vercruyssen geeft aan dat de actietabel uit het MP 2002 werd overgenomen en aangepast.

- **Toegevoegde bemerkingen N-VA:**
De voorzitter nam na de vergadering contact op met de N-VA fractie en vroeg hen waarom deze geen afvaardiging heeft aangeduid om deel te nemen aan de GBC. Kathleen Laverge, fractieverantwoordelijke van de N-VA wenst alsnog op het Mobiliteitsplan te reageren en zal vanaf heden optreden als lid van de GBC.

Gezien de korte tijdsperiode voor het doornemen van het plan, hierbij kort nog enkele opmerkingen. Het komt er hoe dan ook op aan dit nauwgezet op te volgen bij de uitvoeringsfasen.

- Wat betreft het uitbreiden van de blauwe zone en het bewonersparkeren => nogmaals nadruk op het feit dat voor omgeving Molenvest in afwachting van de uitvoering van het MP, alvast kan geopteerd worden voor deels vrij parkeren of blauwe zone, deels bewonersparkeren, respectievelijk aan de binnenzijde en aan de buitenzijde. Dat is een mooi compromis dat de bewoners van de straat zeker de ruimte geeft om bij de eigen woning parkeermogelijkheid te vinden

en tegelijk inspeelt op de nood aan parkeer ruimte rond het centrum. Het is banaal dat alleen de Molenvest nog als binnengebied volledig vrij parkeren toelaat.

- School en verkeersveiligheid: de infrastructuur van een aantal toegangswegen en aanrijroutes waarvan vele fietsers (massaal) gebruik maken, en met name de Herenthoutseweg, die zowel voor College als TIS, en andere scholen de meeste fietsers te verwerken krijgen, laat te wensen over. Wegbreedte, passeermogelijkheden, breedte en ligging van fietsstrook, diepte/breedte van greppel (het breed en diep genoeg voor een fietsband, door het steeds ophogen van het rijvlak) tussen trottoirrand en straatoppervlak, afdraaiscenario's (misschien specifiek op te lossen met lichtinstelling?)/doorstroming zijn een probleem. Met het oog op de expliciete doelstelling als fietsstad iets te betekenen, lijkt ons dat een prioriteit.

- met betrekking tot de heraanleg van trottoirs. Gezien de langdurige melding van problematieken in de Engelse Wijk en de erbarmelijke toestand van de trottoirs daar, gecombineerd met het probleem van de hinderlijke maar vooral schadelijke (voor riolering, kelders, stoeper, zelfs straaldelen) aanplantingen (esdoorns), en het feit dat de verlichting doel mist door de kruinen die niet onderhouden zijn, zou ter zake ook daaraan prioriteit verleend moeten worden. Dit kan een aantrekkelijke woonomgeving zijn worden. Er is sprake van herinrichtingsmaatregelen op korte termijn voor onder meer die omgeving. Hoe kort?

- schoolverkeer: sensibilisering met nadruk op veiligheid door zichtbaarheid. 95 procent van schoolverkeer draagt geen of amper zichtbare kledij. Er zijn voorbeelden waar scholen hun fietsers verplichten aan te komen met fluo hesjes. Ook aanmoedigen van helm kan via betere samenwerking en coördinatie met de scholen. Aanpak van niet-gebruiken van fietsverlichting door politie die oversteekbegeleiding waarneemt: opmerkingen van gezagsdragers halen meer uit dan van anderen. Men weet dat erop gelet wordt.

- Met De Lijn dient de regeling van het openbaar vervoer voor de verbinding van en naar de deelgemeenten Morkhoven en Noorderwijk herbekeken. De verbindingsmogelijkheden zijn dermate bekort, dat de kernen geïsoleerd zijn gedurende de dag.

Het mobiliteitsplan zit globaal goed in elkaar, met een aantal plausibele oplossingen ten behoeve van een veiliger verkeers- en fietsomgeving, al blijft de vraag wat het totale kostenplaatje wordt en in hoeverre de realisatie ook werkelijk kan worden waargemaakt. Het zal zaak zijn nauwgezet de evoluties ter zake te volgen, wat we dan ook zeker zullen doen. Voor een aantal projecten lijkt het ons alvast aangewezen deeloplossingen op veel kortere termijn dan men vooralsnog doet vermoeden actie te ondernemen.

Punt 5: Algemeen

Actielabel uitprinten volgens de verschillende invalshoeken (timing, doelstellingen, actoren,...)

Lexicon toevoegen met de verklaring van de gebruikte afkortingen.

Aan het eind van de vergadering worden de schriftelijke opmerkingen van de provincie besproken. Wat betreft de afwijkingen tussen het actieplan en de schending van de fietspaden door de Provincie geeft de stad aan dat de weerhouden acties omtrent de heraanleg van fietspaden gekoppeld zijn aan rioleringsdossiers en hierdoor een andere prioritering kennen.

[Het verslag vermeldt duidelijk de standpunten van de aanwezige vaste en variabele leden, fysisch of bij volmacht.

Het verslag vermeldt eventuele schriftelijke opmerkingen van variabele leden en hoe hiermee is rekening gehouden.

Het verslag vermeldt de adviezen van eventuele adviserende leden en hoe hiermee is rekening gehouden.

Punt 6: De voorzitter concludeert dat consensus wordt gevonden over:

- Huishoudelijk Reglement GBC
- Na toevoeging van de voorgestelde aanvullingen de vergadering consensus vindt in het voorliggende Mobiliteitsplan Fase 3 Verbreden en Verdiepen – Mobiliteitsplan Herentals.

Punt 7: Volgende stappen: timing

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Bijlagen⁵

⁵ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.



Nota aan: GBC Herentals

Datum: 3 december 2013

Van: Staf Aerts.

Kenmerk:
Telefoon: 03 240 59 60

E-mail: staf.aerts@adm1n.provanti.be

Kopie aan:

Dossiernr.:

Onderwerp: Beleidsplan stad Herentals

- Titelblad: Aangezien uit het overleg in het kader van de voorstudie kleinstedelijk gebied Herentals reeds bleek dat er zeker nog geen consensus is over de uitbreiding van de parking van het ziekenhuis in het WUG Olympiadelaan, is het aangewezen om deze figuur weg te laten van het titelblad. Deze figuur wordt later ook niet verwerkt in de tekst, waardoor de meerwaarde niet duidelijk is.
- p. 13: De provincie Antwerpen blijft vragen stellen bij de ruimtelijke kwaliteit van de stationsparking van 700 tot 900 parkeerplaatsen aan de kant Wuytsbergen.
- De tekst op p.17 "Herentals fietsstad" geeft de indruk dat de provincie de fietsstrade langs de spoorlijn Lier-Herentals gaat aanleggen, bevestigd op p.79, 4^o punt actieplan:
Initiatiefnemer = provincie. Momenteel zal de provincie hier geen initiatief in nemen.
- In het richtinggevend gedeelte (p.27) wordt gezegd dat de afbakening van het kleinstedelijk gebied nog niet is gebeurd. Dit klopt inderdaad, maar het is belangrijk om te vermelden dat dit proces lopende is. De voorstudie 'afbakening kleinstedelijk gebied Herentals' is immers goedgekeurd door de deputatie op 13 juni 2013. In het actieprogramma van deze voorstudie zullen vanaf 2014 opgestart worden.
- p. 37: de provincie Antwerpen zal in het kader van de herziening van het ruimtelijk provinciaal structuurplan ook de categorisering van de secundaire wegen herbekijken. In dat kader zal ook de opwaardering van de N13-Geelseweg bekeken worden. De realisatie van de primaire weg type II tussen Herentals en Kwaadmechelen impliceert voor de provincie geen hercategorisering van de N13 naar een lokale weg type II.
- p.46: Aanbevolen breedte van 1,75 m voor fietspaden is enkel voor éénrichtingsfietspaden. Bij te voegen: aanbevolen breedte voor dubbelrichtingsfietspaden is 2,50 m. Beide maten eventueel te verhogen bij druk fietsverkeer (cfr. vademecum fietsvoorzieningen); uitzonderlijk mag ook 1,50 m, resp. 2 m bij lage fietsintensiteiten. (N.B.: Eenrichtingsfietspaden hebben altijd de voorkeur. Dubbelrichtingsfietspaden mogen enkel buiten de bebouwde kom)
- p.48: Voorstellen voor aftakkingen op fietsstrade Lier-Herentals kunnen aan provinciale werkgroep BFF gericht worden.
- Op p. 55 wordt bij de bespreking van het 'openbaarvervoernetwerk-bouw nieuwe pendelparking' gesteld dat het oorspronkelijk aantal wooneenheden 487 + winkels niet behouden wordt. Welke relevante heeft deze zin in dit mobiliteitsplan, onder 'openbaarvervoernetwerk'? We begrijpen de bezorgdheid van de stad, maar het lijkt beter om dit grondig te onderzoeken in masterplan/RUP van dit woongebied en op deze locatie in het mobiliteitsplan weg te laten.

- p. 72: Voor vervoersmanagement woon-werkverkeer kunnen zowel de bedrijven als de stad Herentals een beroep doen op de gratis begeleiding van het provinciaal mobiliteitspunt.
- p. 75: Ook bewegwijzering op fietspaden voorzien.

Actieplan:

- Er is geen correlatie tussen het actieplan en de resultaten van de screening van de fietspaden:
Verschillen:
 - Servaas Daemsstraat: middellange termijn (MLT)/lange termijn (LT) in actieplan (AP); prioriteit middel (MLT) volgens screening (SCR)
 - Molenstraat: KT in AP; geen aparte infrastructuur nodig (GEEN) in SCR !!!
 - Wiekevorstseweg: KT in AP; GEEN in SCR
 - Voortkapelseweg: KT in AP; LT in SCR
 - Wolfstee: KT in AP; MLT in SCR
 - Geelseweg: KT in AP; situatie conform in SCR
 - Lierseweg: MLT in AP; prioriteit hoog in SCR

Gelijke beoordeling:

- Poederleeseweg: MLT in AP; MLT in SCR

Verder zijn er een aantal fietspaden met prioriteit hoog volgens de screening die niet in het actieplan voorkomen:

- Ringlaan van Aarschotseweg tot Lierseweg
- Aarschotseweg van Albertkanaal tot grens Olen
- Herenthoutseweg van Klein Rossem tot grens Herenthout

- Momenteel zal de provincie Antwerpen geen initiatief nemen om de fietsstrade langs de spoorlijn tussen Herentals en Lier of tussen Herentals en Balen aan te leggen. Graag de provincie Antwerpen als partner.
- p. 81: actie "de stad stimuleert de opmaak van een bedrijfsvervoerplan in de bedrijven met meer dan 30 à 50 werknemers". Voor de duidelijkheid is het aangegeven om hier een keuze te maken tussen 30 of 50. Hier wordt immers enkel de ondergrens weergegeven.

Caers Marc

Van: noreply@wetransfer.com namens WeTransfer [noreply@wetransfer.com]
Verzonden: woensdag 13 november 2013 16:24
Aan: Caers Marc
Onderwerp: Bedankt voor het gebruiken van WeTransfer - bestand verzonden naar schepen.jan.michielsen@herentals.be (en 15 anderen)

Upload voltooid

Je bestanden zijn succesvol verstuurd via WeTransfer. Zodra een ontvanger je bestand heeft gedownload ontvang je een bevestiging via e-mail.

Het/de bestand(en) zullen worden verwijderd op 20 november 2013.



Ontvanger(s)

schepen.jan.michielsen@herentals.be
burgemeester.jan.petere@herentals.be
schepen.mlen.van.olmen@herentals.be
schepen.jan.bertels@herentals.be
schepen.lingrid.ryken@herentals.be
schepen.wies.verheyden@herentals.be
schepen.anne.mie.hendrickx@herentals.be
voorzitter@ocmwherentals.be
nikka.curtrickx@mov.vlaanderen.be
stefan.braeckmans@delijn.be
lise.piedfort@delijn.be
niels.groenen@mov.vlaanderen.be
stef.aerts@admin.provanl.be
annemie.wynants@ine.vlaanderen.be
danielle.bakkovens@grwo.vlaanderen.be
marc.caers@herentals.be

Bestanden (52,3 MB totaal)

Fases\Verbreiden\Verdieping\Mobiliteitsplan.pdf
GR20130604.pdf
HuishoudelijkRegBlanco.doc
LedenGBC20131204.xls

Bericht

Wij nodigen u uit op onze gemeentelijke begeleidingscommissie van woensdag 4/12/2013, aannavang 9:30 u, in de gemeenteraadszaal van het Administratief Centrum, Augustijnlaan 30 Herentals. Indien u een papieren versie van de documenten wenst te bekomen, verzoek ik u mij hiervoor een mailje te sturen. U krijgt daarop dan de papieren versie toegestuurd groeten Marc Caers.

Download-link

<http://we.tl/wLs9Xvg6z6>

Haal meer uit WeTransfer. Zie hier wat Plus nog meer te bieden heeft!

Over ons [Vragen](#) [Hulp](#)

13/11/2013

Caers Marc

Van: noreply@wettransfer.com namens WetTransfer [noreply@wettransfer.com]
Verzonden: woensdag 13 november 2013 16:37
Aan: Caers Marc
Onderwerp: Bedankt voor het gebruiken van WetTransfer - bestand verzonden naar ludovandenbroeck@hotmail.com (en 11 anderen)

Upload voltooid

Je bestanden zijn succesvol verstuurd via WetTransfer. Zodra een ontvanger je bestand heeft gedownload ontvang je een bevestiging via e-mail.

Heelde bestand(en) zullen worden verwijderd op 20 november 2013.



Ontvangers(s)

ludovandenbroeck@hotmail.com
victor.verloossem@skynet.be
martin.margod@telenet.be
dmaticpoint@provant.be
lieve.snauwazer@telenet.be
tom.causters@herentals.be
gino.verschueren@herentals.be
koen.dierckx@herentals.be
omiel.crauwels@herentals.be
geert.vercruyssa@vectris.be
annahes.convens@herentals.be
marc.caers@herentals.be

Bestanden (52,3 MB totaal)

Fase3VertradenVerdiepingMobiliteitsplan.pdf
GR20130604.pdf
HuishoudelijkReglBlanco.doc
LedenGBC20131204.xls

Bericht

Wij nodigen u uit op onze gemeentelijke begeleidingscommissie van woensdag 4/12/2013 aanvang 9:30 u in de gemeenteraadszaal van het administratief centrum, Augustijnenvlaan 30 Herentals. Agenda: goedkeuring huishoudelijk reglement en fase 3 verbreding en verdieping mobiliteitsplan. Indien u een papieren versie van de documenten wenst te bekomen, verzook ik u mij hiervoor een mailje te sturen. U krijgt daarop dan de papieren versie toegestuurd. De andere leden van de GBC worden leden eveneens per mail uitgenodigd. Vriendelijke groeten Marc Caers

Download-link

<http://we.tl/xsBg4fSN7b>

Haal meer uit WetTransfer. Zie hier wat Plus nog meer te bieden heeft.

Over ons: Visioen | Juridisch

13/11/2013

volmacht AWV

Curinckx, Nikka

Van: Groenen, Niels
Verzonden: woensdag 20 november 2013 12:27
Aan: Curinckx, Nikka
Onderwerp: GBC Herentals

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Dag Nikka,

Zoals je weet kan ik niet naar de GBC van Herentals Mobiliteitsplan komen. Ik zou de jouw graag de volmacht van AWV geven. Kun je volgende punten wel doorgeven namens AWV:

- x - Rijkwegbreedte gewestwegen bij 50/u 6,10m exclusief goten
 - x - ^{p. 34} ₃₈ Afbouw categorisering N13 niet gewenst omdat N156 tussen Geel-West en Herentals-Oost geen rol van primaire II vervult. Categorisering N13 moet in dit licht mogelijk worden herbekeken. Minstens lokaal 1 dient behouden te blijven. *→ herziening kwantitatief structureelplan*
 - x - Ongelijkvloerse kruising spoorweg ringlaan wordt verder onderzocht *Achtwielplan*
 - x - B4 actie aanleg tunnel: initiatiefnemer nog onduidelijk: Infrabel/Vlaams Gewest
 - x - N153 thv Olymptielaan en spoorwegovergang: 70/u na aanleg vrijliggende fietspaden *→ moet mo. onderwout*
- PS: Zal er op het overleg aansluiting Industrieweg Grobbendonk iemand van ABMV aanwezig zijn?
reken in
- Met vriendelijke groeten,



Wegen en Verkeer
agentschap

Niels Groenen
Dienstkringingenleuur / projectleider

Vlaamse overheid
Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
Lange Kleefstraat 111-113 bus 41 - 2018 Antwerpen
T. 03 224 68 61 F. 03 224 68 99
Dit bericht is onderdeel van volgende e-maildiscussie: <http://www.wegenenverkeer.be/maildiscussie>

Volg het Agentschap Wegen en Verkeer op [Twitter](#)

GBC 41/12

VOLMACHTFORMULIER

Ondergetekende Snauwaert Lieve, Gemeenteraadslid voor Groen Herentals, wonende te Herentals, Romeroplein 8/302, geeft hierbij volmacht aan Marijke Rombouts, wonende te Herentals, Nederrij 44, om haar te vertegenwoordigen op de gemeentelijke begeleidingscommissie van woensdag 4/12/2013 aanvang 9.:30 u in de gemeenteraadssaal van het administratief centrum, Augustijnenlaan 30 Herentals.

Gedaan te Herentals op 26 november 2013



Snauwaert Lieve

		HERENTALS GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE 4/22/2013		handtekening	
Zaai lid	Jan Michielens	Voorzitter GBC	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Jan Peeters	Burgemeester	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Milen Van Oimmen	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Jan Kuyfils	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Ingrid Ryken	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Wlodek Verheyden	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Anne-Mia Hendrickx	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Fons Michiels	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Mikha Curicuk	Mobiliteitsbegeleider	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Lange Kivertstraat 111-113 Bus 42	2018 Antwerpen
Zaai lid					
Zaai lid	Stefan Braeckmans	Planing Geordeld Vervoer	De lijn Antwerpen	Groothoofdstraat 58	2018 Antwerpen
Zaai lid	Ivan Proffers	Regionmanager Tuinbouw	De lijn Antwerpen	de Merodelei 144	2300 Turnhout
Zaai lid	Wielje Groenen	Dienstverleningsmedewerker	Agentschap Wonen en Verkeer - Antwerpen	Lange Kivertstraat 111-113 Bus 42	2018 Antwerpen
Zaai lid	Staf Aerts	Mobiliteitsadviseur	Provinciebestuur Antwerpen	Dwarslei 100	2018 Antwerpen
Zaai lid	Annette Wynants	Deelname Mobiliteit	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Koning Albert II-plein 20 Bus 8	1000 Brussel
Zaai lid	Daniëlle Bakkovens	Ruimte Vlaanderen	Ruimte Vlaanderen	Lange Kivertstraat 111-113 Bus 52	2018 Antwerpen
Zaai lid	Ludo Van den Broeck	CDW	fractieverenigingsvoorzitter	Schaarstraat 9	2200 Herentals
Zaai lid	Ve Verhaeghem	sp.a	fractieverenigingsvoorzitter	Koninklijke 14	2200 Herentals
Zaai lid	Margriet Marlin	HMM	fractieverenigingsvoorzitter	Rommelplein 2/2	2200 Herentals
Zaai lid	Daniel Margjont	Vlaamse Belang	fractieverenigingsvoorzitter	Troostlaan 14	2200 Herentals
Zaai lid	Lieve Schauwert	Groen	fractieverenigingsvoorzitter	Rommelplein 8/202	2200 Herentals
Zaai lid	Tom Carstvers	Stadsbestuur Herentals	Diensthoofd technische dienst Administratie	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Gino Verschueren	Stadsbestuur Herentals	Coördinator masterplan Seizoensovergang	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Koen Dieckx	Stadsbestuur Herentals	Milieudienst	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Emiel Crauwels	Stadsbestuur Herentals	Diensthoofd Ruimtelijke ordening	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Goert Verrijyze	Stadsbestuur Herentals	Projectleider Verkeed. & Verkeed Mobiliteit	Vanat Decosterstraat 67 A/201	3000 Leuven
Zaai lid	Convens Amandes	Stadsbestuur Herentals	Technische dienst Administratie - Mobiliteit	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Marc Carrys	Secretaris GBC	Technische dienst Administratie - Mobiliteit	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Jan Michielens	Voorzitter GBC	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Jan Peeters	Burgemeester	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Milen Van Oimmen	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Jan Kuyfils	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Ingrid Ryken	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Wlodek Verheyden	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Anne-Mia Hendrickx	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Fons Michiels	Schepenen	Stadsbestuur Herentals	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Mikha Curicuk	Mobiliteitsbegeleider	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Lange Kivertstraat 111-113 Bus 42	2018 Antwerpen
Zaai lid	Stefan Braeckmans	Planing Geordeld Vervoer	De lijn Antwerpen	Groothoofdstraat 58	2018 Antwerpen
Zaai lid	Ivan Proffers	Regionmanager Tuinbouw	De lijn Antwerpen	de Merodelei 144	2300 Turnhout
Zaai lid	Wielje Groenen	Dienstverleningsmedewerker	Agentschap Wonen en Verkeer - Antwerpen	Lange Kivertstraat 111-113 Bus 42	2018 Antwerpen
Zaai lid	Staf Aerts	Mobiliteitsadviseur	Provinciebestuur Antwerpen	Dwarslei 100	2018 Antwerpen
Zaai lid	Annette Wynants	Deelname Mobiliteit	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Koning Albert II-plein 20 Bus 8	1000 Brussel
Zaai lid	Daniëlle Bakkovens	Ruimte Vlaanderen	Ruimte Vlaanderen	Lange Kivertstraat 111-113 Bus 52	2018 Antwerpen
Zaai lid	Ludo Van den Broeck	CDW	fractieverenigingsvoorzitter	Schaarstraat 9	2200 Herentals
Zaai lid	Ve Verhaeghem	sp.a	fractieverenigingsvoorzitter	Koninklijke 14	2200 Herentals
Zaai lid	Margriet Marlin	HMM	fractieverenigingsvoorzitter	Rommelplein 2/2	2200 Herentals
Zaai lid	Daniel Margjont	Vlaamse Belang	fractieverenigingsvoorzitter	Troostlaan 14	2200 Herentals
Zaai lid	Lieve Schauwert	Groen	fractieverenigingsvoorzitter	Rommelplein 8/202	2200 Herentals
Zaai lid	Tom Carstvers	Stadsbestuur Herentals	Diensthoofd technische dienst Administratie	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Gino Verschueren	Stadsbestuur Herentals	Coördinator masterplan Seizoensovergang	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Koen Dieckx	Stadsbestuur Herentals	Milieudienst	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Emiel Crauwels	Stadsbestuur Herentals	Diensthoofd Ruimtelijke ordening	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Goert Verrijyze	Stadsbestuur Herentals	Projectleider Verkeed. & Verkeed Mobiliteit	Vanat Decosterstraat 67 A/201	3000 Leuven
Zaai lid	Convens Amandes	Stadsbestuur Herentals	Technische dienst Administratie - Mobiliteit	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals
Zaai lid	Marc Carrys	Secretaris GBC	Technische dienst Administratie - Mobiliteit	Augustijnenvaan 30	2200 Herentals

VERWERKING OPMERKINGEN GBC HERENTALS IN BELEIDSPLAN-4 DECEMBER 2013

Opmerkingen	Verwerking in beleidsplan
<ul style="list-style-type: none"> • AWV <p>De rijbaanbreedte op gewestwegen bij 50km/uur dient 6,10m te bedragen exclusief goten.</p> <p>De afbouw van de categorisering van de N13 is niet gewenst omdat de N156 tussen Geel-West en Herentals-Oost geen rol van primaire weg vervult. Te bepalen bij herziening Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.</p> <p>De ongelijkvloerse kruising van de spoorweg met de Ringlaan wordt verder onderzocht.</p> <p>In de actietabel wordt onder B4 de actie "aanleg tunnel" vermeld. De initiatiefnemer is nog onduidelijk: Infrabel of het Vlaams gewest. N153 thv Olympiadelaan en Spoorwegovergang: 70km/uur na aanleg van vrijliggende fietspaden is nog te onderzoeken.</p>	<p>Wordt vermeld in beleidsplan</p> <p>Zal zo worden verwoord in beleidsplan</p> <p>Wordt aangepast in actietabel</p>
<ul style="list-style-type: none"> • MOW <p>Tabel op blz 3 met overzicht planproces niet goed leesbaar.</p> <p>Blz 4: de opmerkingen uit het openbaar onderzoek opnemen in aparte nota met een overzichtstabel (cf. openbaar onderzoek uitwerkingsnota).</p> <p>De kaart met het snelheidsplan kan best worden toegevoegd bij de tekst. Die staat nu wat verloren in de nota.</p> <p>Op de GBC wordt afgesproken om een aparte kaartenbundel te maken op A3.</p>	<p>Opmerkingen uit openbaar onderzoek worden verwerkt in aparte nota</p>
<ul style="list-style-type: none"> • De Lijn <p>Blz 8 en 18: bij de heraanleg van de Kapucijnenstraat dient rekening te worden</p>	<p>Zal zo in beleidsplan worden verwoord</p>

<p>gehouden met een vlotte doorstroming voor De Lijn.</p> <p>De Koeterstraat blijft voor De Lijn een belangrijke aanrijroute in de toekomst.</p> <p>Stefan Braeckmans vraagt zich af of het noordelijk deel van de Grote Markt autovrij maken ook betekent dat de bus hier niet meer kan doorrijden. Geert Vercruyse laat weten dat het gaat om parkeervrij maken i.p.v. autovrij. Dit zal zo ook worden genuanceerd in de tekst.</p> <p>Blz 56: Lijn 222 rijdt met een halfuur frequentie. Lijn 221 is enkel schoolvervoer.</p> <p>Blz 58: de tekst over de reactivering van de spoorlijn Herentals-Leuven staat onder De Lijn. Dient dit niet eerder bij de NMBS te staan? Geert Vercruyse verwijst naar het toekomstplan van De Lijn.</p> <p>blz 58: De zin die melding maakt van de introductie van snelbussen weglaten.</p> <p>blz 58: Versterking streekbussen (zal worden onderzocht)</p>	<p>Zal zo in beleidsplan worden verwoord</p> <p>Wordt aangepast in tekst</p> <p>Wordt aangepast</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Provincie Antwerpen <p>Titelblad: figuur weglaten</p> <p>p. 13: ruimtelijke kwaliteit van stationsparking</p> <p>Herentals fietsstad: provincie gaat geen initiatief nemen mbt fietsostrade</p> <p>afbakening kleinstedelijk gebied</p> <p>herziening categorisering secundaire wegen: N13 als lokale weg type II</p> <p>aanbevelen breedte fietspaden</p> <p>voorstellen aftakkingen op fietsostrade Lier-Herentals</p> <p>p. 55 OV netwerk en ontsluiting Wuytsbergen</p> <p>p. 72: vervoersmanagement en gratis begeleiding provinciaal mobiliteitspunt</p> <p>p. 75 bewegwijzering fietspaden</p> <p>Actieplan</p> <p>Correlatie actieplan en resultaten screening fietspaden</p> <p>Initiatief fietsostrade Lier-Herentals: provincie als partner niet als initiatiefnemer</p>	<p>Figuur zal worden vervangen</p> <p>Wordt zo geformuleerd in beleidsplan</p> <p>Tekst beleidsplan wordt aangepast met vermelding start procedure</p> <p>Er zal verwezen worden naar herziening ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen</p> <p>Wordt vermeld in beleidsplan</p> <p>Voorstellen aftakkingen worden doorgegeven aan werkgroep BFF</p> <p>p.55: is vooral een oefening om in te schatten of het wegennet het verkeer zal kunnen verwerken (komt pendelparking en nieuwe wijk aan Wuytsbergen)</p> <p>bewegwijzering voor fiets wordt opgenomen</p> <p>prioriteiten in actieplan afgesproken met opdrachtgever</p> <p>wordt zo aangepast</p>



Ondergrens bij opmaak bedrijfsvervoersplan

ondergrens wordt verduidelijkt

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 1 februari 2011

Aanwezigen : Peeters Jan - burgemeester en voorzitter
Ryken Ingrid, Verheyden Alois, Van Olmen Mien, Hendrickx Anne-Marie, Bertels Jan,
Schellens Jozef - schepenen
Leirs Marcel, Liedts Raf, Paulis Guy, Marcipont Daniël, Verlinden Gunther, Moriau Martine,
Van den Broeck Katrien, Bellens Peter, Van Dyck Eike, Schaut Christine, Bergen Lise,
Vervoort Roel, Vervloessem Victor, Vermeulen François, Geypens Marleen, Heylen Christel,
Rombouts Maria, Van Dingenen Marcel, Van den Eynden Hans - raadsleden
Van Dyck Frans - secretaris

009 Verbreiden en verdiepen van het mobiliteitsplan - de invulling van het participatietraject

MOTIVERING**Context, relevante voorgeschiedenis en fasen**

Op 7/5/2002 werd het oude mobiliteitsplan goedgekeurd op de gemeenteraad, daarna werd er jaarlijks een voortgangsrapportage ingevuld op de gemeentelijke begeleidingscommissie. Die voortgangsrapportage werd in 2007 vervangen door het invullen van een "sneltoets". De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstig gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Op 6/8/2007 is de gemeentelijke begeleidingscommissie samengekomen voor het invullen van de "sneltoets". De uitkomst van de "sneltoets" is "verbreiden en verdiepen" geworden. De "sneltoets" van de stad Herentals werd op de PAC (Provinciale Audit Commissie) van 20/9/2007 gunstig geadviseerd.

In de "sneltoets" werden volgende thema's opgenomen om te "verbreiden en verdiepen":

- Verkeerscirculatie stadskern
- Parkeerbeleid
- Bereikbaarheid stationsomgeving
- Doorstroming Ringlaan
- Schooloromgeving zone 30
- Uniforme zone 70 op landbouwwegen
- Binnengebied Schalken
- Bibliotheek Noorderwijk

Voor de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan heeft de Vlaamse Overheid een procedureel stappenplan (9 stappen) opgesteld waaraan iedereen zich moet houden. Het stappenplan is opgedeeld in 3 fase, nl. de verkenningsfase (fase 1), de uitwerkingsfase (fase 2) en het beleidsplan (fase 3). Op het einde van de verkenningsfase is de "verkenningnota" goedgekeurd op de PAC van 18/12/2008.

Momenteel zijn we bezig met fase 2, de opmaak van de "uitwerkingsnota". Het mobiliteitsdecreet van 20/3/2009 legt een participatietraject op bij het "verbreiden en verdiepen" van een mobiliteitsplan. Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/3/2009, hoofdstuk 3 – mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau, artikel 19 hoofdstuk 2 zegt dat de gemeenteraad het voorstel van het participatietraject goedkeurt. Als geen regels worden vastgelegd voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopig ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

Juridische grond

Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/3/2009

Argumentatie

De invulling van het participatietraject is een vrije keuze van de stad maar de stad is wel verplicht om er een invulling aan te geven.

Wat houdt dit participatietraject in? Wanneer er een nieuw mobiliteitsplan wordt opgemaakt moet de stad of gemeente zijn burgers laten participeren in de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Dit kan op verschillende manieren gebeuren, bijvoorbeeld:

- het mobiliteitsplan voorleggen aan verschillende adviesraden van de stad
- organiseren van inspraakavonden
- openbaar onderzoek rond het mobiliteitsplan

De technische dienst stelt voor om volgende invulling te geven aan het participatietraject:

- Infomoment organiseren voor alle geïnteresseerde burgers van de stad Herentals waarop de "uitwerkingsnota" zal worden doorlopen en uitgelegd, dit infomoment zal worden geleid door studiebureau Vectris en er kunnen vragen worden gesteld door de burgers.
- De uitwerkingsnota zal 1,5 maand ter inzage worden gelegd voor de burgers. De burgers krijgen 1,5 maand de tijd om hun suggesties en opmerkingen schriftelijk te bezorgen aan de stad Herentals.
- Het beleidsplan zal 1,5 maand ter inzage worden gelegd voor de burgers. De burgers krijgen 1,5 maand de tijd om hun suggesties en opmerkingen schriftelijk te bezorgen aan de stad Herentals.

De info over het infomoment (datum, uur,...) en de periode van inzage van de uitwerkingsnota en het definitieve mobiliteitsplan zal door het college worden goedgekeurd en worden verspreid via de stadskrant en website van de stad Herentals.

BESLUIT

De gemeenteraad keurt volgende invulling van het participatietraject voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan goed:

- Workshop organiseren voor alle geïnteresseerde burgers van de stad Herentals waarop de "uitwerkingsnota" zal worden doorlopen en uitgelegd, deze workshop zal worden geleid door studiebureau Vectris en er kunnen vragen worden gesteld door de burgers.
- De uitwerkingsnota zal 1,5 maand ter inzage worden gelegd voor de burgers. De burgers krijgen 1,5 maand de tijd om hun suggesties en opmerkingen schriftelijk te bezorgen aan de stad Herentals.
- Het beleidsplan zal 1,5 maand ter inzage worden gelegd voor de burgers. De burgers krijgen 1,5 maand de tijd om hun suggesties en opmerkingen schriftelijk te bezorgen aan de stad Herentals.

De info over de workshop (datum, uur,...) en de periode van inzage van de uitwerkingsnota en het definitieve mobiliteitsplan zal door het college worden goedgekeurd en worden verspreid via de stadskrant en website van de stad Herentals.

Door de raad,

Bij verordening
De secretaris,

get.

J. F. Van Dyck

De voorzitter,

get.

J. Peeters
burgemeester

Bij verordening
De secretaris,

Voor eensluidend uittreksel,

De burgemeester,

J. Peeters


Tanja Mattheus

